

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

**Mercredi**

**09-03-2022**

**Après-midi**

**Woensdag**

**09-03-2022**

**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 van België – Parti du Travail de Belgique          |
| Open Vld    | Open Vlaamse Liberalen en Democraten                                    |
| Vooruit     | Vooruit                                                                 |
| Les Engagés | Les Engagés                                                             |
| 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 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif                                                               | DOC 55 0000/000                                   | Parlementair stuk van de 55 <sup>e</sup> 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

|                                                                                                                                                                                                                                                                                |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau en 2022" (55024583C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                      | 1 |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux de couverture des coûts de l'augmentation de l'offre de trains à la SNCB" (55024584C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité | 2 |
| Question de Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état déplorable de la gare de Lierre (suivi)" (55024609C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Bert Wollants, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                     | 3 |
| Question de Cécile Cornet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aménagements de mobilité à réaliser autour de la MAP à Namur avec Infrabel" (55024799C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Cécile Cornet, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité     | 4 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                           | 5 |
| - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le point en ce qui concerne le réaménagement des abords de la gare de Ninove" (55024832C)                                                                                                                              | 5 |
| - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare et le parking SNCB de Ninove" (55025001C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                 | 5 |
| Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le mouvement de grève chez Mobility Masters" (55024855C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                | 6 |
| Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une césure dans la liaison ferroviaire entre Alost et Ninove" (55024857C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité               | 7 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                           | 8 |

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                                                                |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van overwegen in 2022" (55024583C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                               | 1 |
| Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kostendekkingsgraad van de verhoging van het aanbod bij de NMBS" (55024584C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit              | 2 |
| Vraag van Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erbarmelijke staat van het station van Lier (opvolging)" (55024609C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Bert Wollants, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                        | 3 |
| Vraag van Cécile Cornet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samen met Infrabel rond het MAP in Namen te realiseren mobiliteitsaanpassingen" (55024799C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Cécile Cornet, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit | 4 |
| Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                       | 5 |
| - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stavaza m.b.t. de herinrichting van de stationsomgeving in Ninove" (55024832C)                                                                                                                                 | 5 |
| - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station en de NMBS-parking van Ninove" (55025001C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                         | 5 |
| Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij Mobility Masters" (55024855C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                           | 6 |
| Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een knip in de treinverbinding tussen Aalst en Ninove" (55024857C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                     | 7 |
| Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                       | 8 |

|                                                                                                                                                                      |    |                                                                                                                                                 |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La présence de machines à sous dans des gares de la SNCB" (55024873C)                                   | 8  | - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanwezigheid van gokautomaten in NMBS-stations" (55024873C)                | 8  |
| - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La possibilité de participer à des jeux de hasard dans les gares de la SNCB" (55024908C)                     | 8  | - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijkheid tot gokken in de NMBS-treinstations" (55024908C)                   | 8  |
| <i>Orateurs:</i> <b>Joris Vandenbroucke, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                     |    | <i>Sprekers:</i> <b>Joris Vandenbroucke, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                  |    |
| Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin de l'utilisation du glyphosate par Infrabel" (55024874C)                                     | 9  | Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stopzetting van het gebruik van glyfosaat door Infrabel" (55024874C)     | 9  |
| <i>Orateurs:</i> <b>Olivier Vajda, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                           |    | <i>Sprekers:</i> <b>Olivier Vajda, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                        |    |
| Questions jointes de                                                                                                                                                 | 11 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                        | 11 |
| - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la ligne ferroviaire 163" (55024879C)                                                          | 11 | - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van spoorlijn 163" (55024879C)                                           | 11 |
| - Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la ligne 163 Libramont-Bastogne (suivi)" (55025528C)                                        | 11 | - Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van lijn 163 Libramont-Bastenaken (opvolging)" (55025528C)            | 11 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Josy Arens, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                               |    | <i>Sprekers:</i> <b>Josy Arens, Mélissa Hanus, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                            |    |
| Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La hausse des prix de l'énergie et ses conséquences pour les entreprises ferroviaires" (55024907C) | 12 | Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stijgende energieprijzen en de impact op de spoorbedrijven" (55024907C) | 12 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                          |    | <i>Sprekers:</i> <b>Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                       |    |
| Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension de l'offre de trains vers et depuis Luxembourg-Ville" (55024963C)                       | 14 | Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitbreiding van het treinaanbod van en naar Luxemburg-Stad" (55024963C)  | 14 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Mélissa Hanus, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                           |    | <i>Sprekers:</i> <b>Mélissa Hanus, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                        |    |
| Questions jointes de                                                                                                                                                 | 15 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                        | 15 |
| - Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les correspondances en gare de Marloie entre les lignes 162 et 43 (1)" (55024964C)                            | 15 | - Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aansluitingen in het station Marloie tussen lijnen 162 en 43 (1)" (55024964C)    | 15 |
| - Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les correspondances en gare de Marloie entre les lignes 162 et 43 (2)" (55024965C)                            | 15 | - Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aansluitingen in het station Marloie tussen lijnen 162 en 43 (2)" (55024965C)    | 15 |
| - Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le dossier de candidature dans le cadre de l'appel à projets "Connecting Europe                               | 15 | - Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aanvraagdossier in het kader van de projectoproep 'Connecting Europe            | 15 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                              |    |                                                                                                                                                                                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Facility"" (55025884C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Mélissa Hanus, Georges Gilkinet</b> ,<br>vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                                                                                                      |    | Facility"" (55025884C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Mélissa Hanus, Georges Gilkinet</b> ,<br>vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                                                                                          |    |
| Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les accidents impliquant des cyclistes et l'utilisation du Dutch reach" (55024967C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité   | 16 | Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Ongevallen met fietsers en het gebruik van de Dutch reach" (55024967C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit | 16 |
| Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La reprise de Stoomlink par Belgian Mobility Card" (55024979C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                        | 17 | Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overname van Stoomlink door Belgian Mobility Card" (55024979C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit      | 17 |
| Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de dépasser pour les camions en cas de précipitations" (55024980C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité | 18 | Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag" (55024980C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit       | 18 |
| Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Lineas" (55025013C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                       | 20 | Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Lineas" (55025013C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                    | 20 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                         | 21 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                       | 21 |
| - Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les caméras de surveillance à la gare de Marloie" (55025099C)                                                                                                                                                         | 21 | - Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bewakingscamera's in het station Marloie" (55025099C)                                                                                                                                           | 21 |
| - Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurisation des gares de villes moyennes" (55025746C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Olivier Vajda, Hervé Rigot, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                    | 21 | - Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beveiliging van de stations van middelgrote steden" (55025746C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Olivier Vajda, Hervé Rigot, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit          | 21 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                         | 23 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                       | 23 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réglementation concernant les trotinettes électriques" (55025112C)                                                                                                                                               | 23 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De regelgeving betreffende e-steps" (55025112C)                                                                                                                                                  | 23 |
| - Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trotinettes électriques" (55025833C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                               | 23 | - Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Elektrische steps" (55025833C)<br><i>Sprekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                        | 23 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                         | 24 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                       | 24 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                        |    |                                                                                                                                                                                                                                                                            |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident mortel dans un tunnel ferroviaire de la gare d'Anvers-Central" (55025178C)                                                                                                                       | 24 | - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dodelijke aanrijding in een spoortunnel van het station Antwerpen-Centraal" (55025178C)                                                                                                                 | 24 |
| - Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les manquements en matière de sécurité ferroviaire" (55025207C)                                                                                                                                                  | 24 | - Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tekortkomingen op het stuk van de spoorveiligheid" (55025207C)                                                                                                                                               | 24 |
| - Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les manquements en matière de sécurité ferroviaire" (55025821C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                | 24 | - Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tekortkomingen op het stuk van de spoorwegveiligheid" (55025821C)<br><i>Spreekers:</i> <b>Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                           | 24 |
| Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat léonin lié à la redevance Diabolo" (55025192C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                           | 25 | Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wurgcontract van de Diabolotaks" (55025192C)<br><i>Spreekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                      | 25 |
| Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'entretien des propriétés d'Infrabel et des ouvrages d'art en particulier" (55025358C)<br><br><i>Orateurs:</i> <b>Hervé Rigot, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité | 26 | Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van de eigendommen en in het bijzonder de kunstwerken van Infrabel" (55025358C)<br><i>Spreekers:</i> <b>Hervé Rigot, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit | 26 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                   | 27 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                   | 27 |
| - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du train IC Bruxelles-Amsterdam" (55025390C)                                                                                                                                                               | 27 | - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de IC-trein Brussel-Amsterdam" (55025390C)                                                                                                                                                         | 27 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets néerlandais concernant les trains IC entre Amsterdam et Bruxelles" (55025430C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité    | 27 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Nederlandse plannen voor de IC-treinen tussen Amsterdam en Brussel" (55025430C)<br><i>Spreekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit            | 27 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                   | 27 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                   | 27 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking SNCB de la gare de Beveren" (55025392C)                                                                                                                                                            | 27 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-parking van het station Beveren" (55025392C)                                                                                                                                                         | 27 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la SNCB à Beveren" (55025642C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                                  | 27 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-parking in Beveren" (55025642C)<br><i>Spreekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                                       | 27 |
| Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de l'accessibilité des gares" (55025397C)<br><i>Orateurs:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de                                        | 28 | Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de toegankelijkheid van stations" (55025397C)<br><i>Spreekers:</i> <b>Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van                                 | 28 |

| la Mobilité                                                                                                                                 |    | Mobiliteit                                                                                                                                         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Question de Samuel Cogolati à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau canal de fret aérien entre Kashgar et Liège" (55025410C)      | 29 | Vraag van Samuel Cogolati aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe luchtlijn voor goederenvervoer tussen Kashgar en Luik" (55025410C) | 29 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Samuel Cogolati, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                |    | <i>Sprekers:</i> <b>Samuel Cogolati, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                         |    |
| Questions jointes de                                                                                                                        | 30 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                           | 30 |
| - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La circulation des trains en cas de tempête" (55025435C)                         | 30 | - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer tijdens stormweer" (55025435C)                                    | 30 |
| - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La communication tardive de la SNCB à propos de la tempête Eunice" (55025437C) | 30 | - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De laattijdige communicatie van de NMBS over storm Eunice" (55025437C)           | 30 |
| - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La tempête Eunice et le trafic ferroviaire" (55025454C)                            | 30 | - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De storm Eunice en het treinverkeer" (55025454C)                                     | 30 |
| - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire pendant la tempête Eunice" (55025595C)                             | 30 | - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer tijdens de storm Eunice" (55025595C)                                      | 30 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Joris Vandenbroucke, Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité           |    | <i>Sprekers:</i> <b>Joris Vandenbroucke, Frank Troosters, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                    |    |
| Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de suppression de passages à niveau à Bilzen" (55025611C)        | 34 | Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande afschaffing van overwegen in Bilzen" (55025611C)                   | 34 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                  |    | <i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                           |    |
| Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du Code de la route" (55025626C)                               | 34 | Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van de wegcode" (55025626C)                                      | 34 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, Georges Gilkinet</b> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité                                  |    | <i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, Georges Gilkinet</b> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit                                           |    |





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

du

MERCREDI 09 MARS 2022

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN  
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 09 MAART 2022

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 54 par M. Jean-Marc Delizée, président.

*Le texte en italiques est un résumé de la question préalablement déposée.*

**01** Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau en 2022" (55024583C)

**01.01** Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel entend supprimer autant que possible les passages à niveau. Lesquels seront fermés en 2022?

**01.02** Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je soutiens toute mesure visant à accroître la sécurité. Les passages à niveau peuvent constituer un maillon faible dans notre réseau ferroviaire, parce qu'ils peuvent perturber le trafic ferroviaire et parce que des tiers peuvent les endommager. Il y a par ailleurs les nombreux accidents impliquant des personnes. Je ne donne pas d'aperçu des projets pour 2022. La suppression des passages à niveau doit être examinée au cas par cas, en tenant compte du nombre d'accidents, de la densité du trafic routier et ferroviaire, de l'incidence sur les alentours, des possibilités techniques, etc. En tout état de cause, en cas de suppression éventuelle, Infrabel se concertera toujours avec les pouvoirs locaux concernés et prendra en compte leurs préoccupations. À cette fin, mon cabinet œuvre avec le SPF Mobilité à l'élaboration d'un cadre légal plus strict prévoyant des critères objectifs en matière de fermeture, et ce dans l'optique d'une meilleure concertation avec les pouvoirs locaux.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.54 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

**01** Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van overwegen in 2022" (55024583C)

**01.01** Tomas Roggeman (N-VA): Infrabel wil de spooroverwegen maximaal afbouwen. Welke worden gesloten in 2022?

**01.02** Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik steun alle maatregelen voor meer veiligheid. De spoorwegoverwegen kunnen een zwakke schakel zijn in ons spoorweganetwerk omdat ze het spoorwegverkeer kunnen storen en derden ze kunnen beschadigen. Daarnaast zijn er de vele personenongevallen. Ik geef geen overzicht van de plannen voor 2022. De afschaffing van overwegen moet geval per geval worden bekeken, rekening houdend met het aantal ongevallen, de drukte van het werk- en treinverkeer, de impact op de omgeving, de technische mogelijkheden enzovoort. Infrabel zal hoe dan ook bij een eventuele afschaffing altijd overleggen met de betrokken lokale besturen en rekening houden met hun bezorgdheden. Mijn kabinet werkt daartoe samen met de FOD Mobiliteit aan een strengere wettelijk kader met objectieve criteria inzake sluiting en met het oog op een beter overleg met de lokale besturen.

**01.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Je regrette que nous n'obtenions pas de réponse à la question de savoir quels passages à niveau seront fermés au cours des mois à venir.

*L'incident est clos.*

**02** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux de couverture des coûts de l'augmentation de l'offre de trains à la SNCB" (55024584C)**

**02.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Le ministre a annoncé dans sa note de politique générale que l'offre de trains augmenterait de 5 %, principalement le matin, le soir et le week-end. Selon les données dont je dispose, c'est un fait depuis décembre 2021.

L'offre supplémentaire couvre-t-elle les coûts supportés par la SNCB? L'ensemble des conditions relatives à un élargissement de l'offre dans le cadre du plan de transport sont-elles remplies? Quelles conditions ne sont éventuellement pas remplies? Combien de nouveaux voyageurs potentiels le ministre compte-t-il attirer avec la nouvelle offre? Une étude préalable sur l'extension de capacité a-t-elle été réalisée? La commission peut-elle la consulter?

**02.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire, comme le télétravail obligatoire, ont eu une grande incidence sur la SNCB. C'est pourquoi j'ai insisté auprès du gouvernement pour compenser la diminution des recettes.

La SNCB a maintenu ses services durant toute la période de crise, afin que la population puisse continuer à se déplacer dans les meilleures conditions. Dans ce contexte, le plan de transport 2020-2023 est prolongé, tout en sachant que la SNCB prépare son nouveau plan de transport 2023-2026. À cet égard, des changements de paradigme et des nouvelles solutions seront intégrées pour répondre aux nouvelles habitudes de déplacement.

Les conditions nécessaires à l'élargissement de l'offre étaient réunies. Avec 110 000 trains-kilomètres par jour de week-end et plus de 220 000 trains-kilomètres par jour ouvrable, le contrat de gestion est pleinement respecté.

Le plan de transport doit être approuvé par le Conseil des ministres. L'élargissement de l'offre durant deux ans a été intégré dans le budget annuel et le plan d'entreprise. Le financement de la

**01.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik betreur dat wij geen antwoord krijgen op de vraag welke overwegen in de loop van de komende maanden worden gesloten

*Het incident is gesloten.*

**02** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kostendekkingsgraad van de verhoging van het aanbod bij de NMBS" (55024584C)**

**02.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): De minister heeft in zijn beleidsnota aangekondigd dat hij het treinaanbod – vooral 's ochtends, 's avonds en in het weekend – met 5 % zou verhogen. Dat is volgens mijn gegevens gerealiseerd vanaf december 2021.

Is het bijkomend aanbod kostendekkend voor de NMBS? Zijn alle voorwaarden voor een uitbreiding van het aanbod in het kader van het vervoersplan vervuld? Welke voorwaarden worden eventueel niet gehaald? Hoeveel potentiële nieuwe reizigers beoogt de minister aan te trekken met het nieuwe aanbod? Is er een voorafgaande studie geweest over de capaciteitsuitbreiding? Kan de commissie die inzien?

**02.02** **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De maatregelen naar aanleiding van de gezondheidscrisis, zoals het verplichte telewerk, hebben een grote impact gehad op de NMBS. Daarom heb ik er bij de regering op aangedrongen om de inkomstendaling te compenseren.

De NMBS heeft de hele crisisperiode haar diensten gehandhaafd, zodat de bevolking onder de beste omstandigheden kon blijven reizen. In deze context wordt het vervoersplan 2020-2023 verlengd, in de wetenschap dat de NMBS haar nieuw vervoersplan 2023-2026 voorbereidt. Daarbij zullen paradigmawijzigingen en nieuwe oplossingen worden geïntegreerd die beantwoorden aan de nieuwe verplaatsingsgewoonten.

De voorwaarden om het aanbod uit te breiden, waren vervuld. Met 110.000 treinkilometers per weekenddag en meer dan 220.000 treinkilometers per werkdag wordt het beheerscontract volledig gerespecteerd.

Het vervoersplan moet worden goedgekeurd door de ministerraad. De uitbreiding van het aanbod voor twee jaar is opgenomen in de jaarbegroting en het ondernemingsplan. Ook de financiering van de

redevance d'infrastructure, à payer par Infrabel, a également été budgétisé. Le personnel nécessaire a été recruté.

Le plan de transport a été abordé avec Infrabel. Les 3 800 trains circulant les jours de semaine sont autorisés à circuler sur la base de l'infrastructure disponible. En cas de mauvais entretien ou d'entretien insuffisant de l'infrastructure, Infrabel peut connaître des retards temporaires, qui seront pris en compte dans le temps de circulation des trains. La SNCB doit pouvoir remplir correctement ses missions. Plus de trains signifient plus de sécurité sur les routes, moins d'encombres et moins de pollution.

**02.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Tout serait correctement budgétisé, mais j'avais demandé si la nouvelle offre couvrirait également les coûts. Je déplore que le Parlement ne reçoive pas de réponse à de telles questions concrètes. Je ne peux qu'en conclure que la transparence a fortement régressé.

*L'incident est clos.*

**03 Question de Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état déplorable de la gare de Lierre (suivi)" (55024609C)**

**03.01 Bert Wollants (N-VA):** Le ministre a-t-il déjà pris contact avec la SNCB pour discuter de l'état déplorable du bâtiment de la gare de Lierre et des démarches que la SNCB entreprendra à cet égard? La SNCB maintient-elle qu'il ne lui incombe pas d'entretenir le monument protégé? Est-il raisonnable de laisser ce bâtiment se délabrer davantage jusqu'en 2025 ou même plus tard? Que fera le ministre dans le cadre de ce dossier?

**03.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** La SNCB m'a indiqué qu'elle mettrait tout en œuvre pour conserver correctement le bâtiment historique de la gare de Lierre avant le début des travaux structurels nécessaires. L'objectif est de mettre un bâtiment temporaire à la disposition des clients afin de pouvoir restaurer entièrement le bâtiment existant. L'étude et la demande de permis de bâtir du bâtiment temporaire de la gare sont prévues pour fin 2022 ou début 2023, l'appel d'offres et l'exécution ultérieure des travaux entre mi-2023 et mi-2024.

L'étude et l'élaboration du dossier de rénovation, la concertation avec différents services et la demande de permis de bâtir pour la rénovation sont prévues pour 2023 et 2024, l'appel d'offres entre mi-2024 et début 2025, le début des travaux au premier

infrastructurevergoeding, te betalen aan Infrabel, is gebudgetteerd. De nodige aanwervingen werden gedaan.

Het vervoersplan werd besproken met Infrabel. Alle 3.800 treinen die op weekdays rijden, krijgen de toelating om te rijden op basis van de beschikbare infrastructuur. Bij gebrekkige of onvoldoende onderhouden infrastructuur kan Infrabel tijdelijke vertragingen doorvoeren die worden verrekend in de rijtijden van de treinen. De NMBS moet haar taken op een behoorlijke manier kunnen vervullen. Meer treinen betekent immers meer verkeersveiligheid, minder files en minder vervuiling.

**02.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Alles zou correct gebudgetteerd zijn, maar ik had gevraagd of het nieuwe aanbod ook kostendekkend is. Ik betreur dat het Parlement op zulke concrete vragen geen antwoord krijgt. Ik kan hieruit enkel besluiten dat de transparantie er sterk op achteruit is gegaan.

*Het incident is gesloten.*

**03 Vraag van Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erbarmelijke staat van het station van Lier (opvolging)" (55024609C)**

**03.01 Bert Wollants (N-VA):** Heeft de minister al contact gehad met de NMBS over de erbarmelijke staat van het stationsgebouw van Lier en de acties die de NMBS ter zake zal ondernemen? Blijft de NMBS bij haar standpunt dat zij het beschermd monument niet moet onderhouden? Is het verantwoord om dat gebouw verder te laten vervallen tot 2025 of zelfs later? Wat zal de minister doen in dit dossier?

**03.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De NMBS heeft me gezegd alles in het werk te zullen stellen om het historische stationsgebouw van Lier behoorlijk te conserveren voor de nodige structurele werken plaatsvinden. Men wil een tijdelijk gebouw beschikbaar stellen voor de klanten, zodat men het bestaande gebouw helemaal kan restaureren. De studie en de bouwaanvraag van het tijdelijke stationsgebouw zijn gepland voor eind 2022, begin 2023; de aanbesteding en aansluitende uitvoering tussen medio 2023 en medio 2024.

De studie en de opmaak van het renovatiedossier, het overleg met diverse diensten en de bouwaanvraag voor de renovatie zijn gepland voor 2023 en 2024; de aanbesteding tussen medio 2024 en begin 2025; de aanvang van de werken in de

semestre 2025. Des travaux de conservation, qui seront inventoriés, seront également entrepris préalablement.

**03.03 Bert Wollants (N-VA):** Les travaux de maintenance doivent être entamés dès que possible, car le plâtre s'effondre maintenant à un endroit où près de 5 700 passagers embarquent chaque année.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 55024729C de Mme Verhaert est transformée en question écrite.

**04 Question de Cécile Cornet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aménagements de mobilité à réaliser autour de la MAP à Namur avec Infrabel" (55024799C)**

**04.01 Cécile Cornet (Ecolo-Groen):** La province de Namur rassemble nombre de ses services dans un seul bâtiment, la maison administrative provinciale (MAP), à Salzinnes. Le permis de bâtir précisait qu'il faudrait réaliser des travaux d'aménagement périphériques pour ne pas compromettre la mobilité dans un quartier coincé entre la Sambre, la Citadelle et le chemin de fer. Il s'agit entre autres de créer un second accès en franchissant les rails qui mènent aux ateliers d'Infrabel. Cette dernière devait se charger des études techniques préalables à la réalisation d'un tunnel sous voie mais rien n'avance, chacun se renvoyant la balle.

Où en est le dossier? De quand datent les derniers contacts avec Infrabel?

**04.02 Georges Gilkinet, ministre (en français):** En effet, la voie ferrée d'accès à l'atelier SNCB de Salzinne complique l'accès au nouveau campus provincial. La province et Infrabel cherchent des solutions depuis un certain temps. Le dossier a souffert d'un malentendu: un projet de convention rédigé par Infrabel et transmis à la province en juin 2019. Le Conseil provincial a délibéré sur ce document, qui n'était pas définitif.

Malgré ce quiproquo, les acteurs dialoguent et cherchent des solutions tenant compte des budgets. Je me suis rendu compte sur place des enjeux de mobilité le long de la Sambre. L'une des solutions est de créer un tunnel sous voie pour

première moitié de 2025. Daarvoor zullen ook al instandhoudingswerken worden uitgevoerd, die zullen worden opgelijst.

**03.03 Bert Wollants (N-VA):** De instandhoudingswerken moeten zo snel mogelijk beginnen, want de bepleistering valt nu naar beneden op een plek waar jaarlijks bijna 5.700 reizigers opstappen.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55024729C van mevrouw Verhaert is omgezet in een schriftelijke vraag.

**04 Vraag van Cécile Cornet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samen met Infrabel rond het MAP in Namen te realiseren mobiliteitsaanpassingen" (55024799C)**

**04.01 Cécile Cornet (Ecolo-Groen):** Heel wat diensten van de provincie Namen bevinden zich onder een dak, namelijk in het *maison administrative provinciale* (MAP) te Salzinnes. In de bouwvergunning werd er gepreciseerd dat er rondom het gebouw aanpassingswerken moesten worden uitgevoerd teneinde de mobiliteit niet te hinderen in een wijk die ingesloten ligt tussen de Sambre, de citadel en de spoorwegen. Het gaat onder meer over de aanleg van een tweede toegang aan de overkant van de rails die naar de werkplaats van Infrabel leiden. Dat bedrijf zou technische studies moeten laten uitvoeren voorafgaand aan de aanleg van een tunnel onder de sporen, maar er komt geen schot in de zaak, daar iedereen de verantwoordelijkheid op elkaar afschuift.

Hoe staat het met dat dossier? Wanneer werd er voor het laatst contact opgenomen met Infrabel?

**04.02 Minister Georges Gilkinet (Frans):** Het klopt dat het spoor naar de NMBS-werkplaats te Salzinnes de toegang tot de nieuwe provinciale campus belemmert. De provincie en Infrabel zoeken al enige tijd naar oplossingen. In het dossier is er sprake geweest van een misverstand: Infrabel heeft een ontwerpovereenkomst opgesteld die in juni 2019 aan de provincie bezorgd werd. De provincieraad heeft over dat document, dat niet nog definitief was, beraadslaagd.

Ondanks dat misverstand blijven de stakeholders met elkaar praten en zoeken ze oplossingen, rekening houdend met de budgetten. Ik ben ter plaatse gegaan om me rekenschap te geven van de mobiliteitsuitdagingen langs die oever van de

permettre un second accès au site, côté avenue Woitrin.

Un nouvel avenant, qui fera l'objet de prochaines rencontres, précise les dispositions contractuelles reprises dans le projet de convention. Je serai attentif à ces échanges, sachant que la province de Namur s'engage dans le financement pour améliorer la mobilité de ce quartier.

**04.03 Cécile Cornet** (Ecolo-Groen): Je vous remercie de votre action pour la mobilité à Namur.

*L'incident est clos.*

**05 Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le point en ce qui concerne le réaménagement des abords de la gare de Ninove" (55024832C)
- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La gare et le parking SNCB de Ninove" (55025001C)

**05.01 Tomas Roggeman** (N-VA): L'an dernier, le ministre a fait un état des lieux des projets de réaménagement des environs de la gare de Ninove. Pourtant, rien n'a bougé jusqu'à présent.

Qu'advient-il de la gare vide? Est-il toujours prévu de rendre les deux parkings payants? On en sont concrètement les projets de réaménagement de la place de la gare? La SNCB y est-elle encore associée?

**05.02 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Rendre les parkings des gares payants a un impact négatif direct sur la motivation des navetteurs à prendre le train, car cela entraîne des frais supplémentaires.

Quel est l'état d'avancement du projet relatif aux abords de la gare de Ninove? Les parkings resteront-ils gratuits? Quelle est la position des pouvoirs locaux à cet égard? Et quelle future destination le ministre prévoit-il pour le bâtiment de la gare?

**05.03 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Conformément à la politique gouvernementale, la SNCB s'est aussi engagée à assurer un transfert modal durable pour le trajet vers et depuis la gare. Les discussions avec l'administration de la ville de Ninove pour rendre les parkings payants sont

Sambar. Eén van de oplossingen bestaat erin een tunnel onder de sporen aan te leggen om een tweede toegang tot de site mogelijk te maken, ter hoogte van de avenue Woitrin.

In een nieuw avenant, dat tijdens volgende ontmoetingen besproken zal worden, worden de contractuele bepalingen van de ontwerpovereenkomst verduidelijkt. Ik zal alert zijn op het verloop van die gesprekken omdat ik besef dat de provincie Namen een financieel engagement aangaat om de mobiliteit in die stadswijk te verbeteren.

**04.03 Cécile Cornet** (Ecolo-Groen): Ik dank u voor de actie die u onderneemt in het belang van de mobiliteit in Namen.

*Het incident is gesloten.*

**05 Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "De stavaza m.b.t. de herinrichting van de stationsomgeving in Ninove" (55024832C)
- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "Het station en de NMBS-parking van Ninove" (55025001C)

**05.01 Tomas Roggeman** (N-VA): Vorig jaar gaf de minister een stand van zaken van de plannen voor de stationsomgeving in Ninove. Er is vandaag echter nog niets gebeurd.

Wat is het plan met het leegstaande stationsgebouw? Is het nog steeds de bedoeling om beide parkings betalend te maken? Hoe concreet zijn de plannen voor de heraanleg van het stationsplein? Is de NMBS daar nog bij betrokken?

**05.02 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Als parkings aan stations betalend worden, zijn pendelaars minder geneigd de trein te nemen. Er komen immers weer extra kosten bij.

Wat is de stand van zaken van de plannen voor de stationsomgeving in Ninove? Blijven de parkings gratis? Wat is het standpunt van het lokale bestuur daarover? Welke toekomst ziet de minister voor het stationsgebouw?

**05.03 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): In lijn met het regeringsbeleid zet ook de NMBS in op de duurzame modal shift van het traject van en naar het station. De gesprekken met het stadsbestuur van Ninove over het betalend maken van de parkings zijn nog aan de gang.

toujours en cours.

La ville de Ninove, la SNCB, De Lijn et Infrabel ont également entamé des discussions sur la gestion de l'environnement de la gare et du bâtiment de la gare. Il n'y a pas encore de calendrier précis. L'ambition, comme partout en Belgique, est de créer des abords de gare vivants, confortables et sûrs.

**05.04 Tomas Roggeman (N-VA):** Il y a des discussions, mais pas de calendrier. Je devrai reposer mes questions dans un an. Il n'y a vraisemblablement même pas le début d'une vision. Pendant ce temps, le bâtiment de la gare reste vide, ce qui favorise le délabrement. Fermer un bâtiment pour faire des économies pour ensuite voir ce que l'on peut faire des mois ou des années plus tard n'est pas une approche très structurée. J'espère que le bâtiment sera entretenu et qu'on lui donnera une nouvelle vie.

**05.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question concernant le point de vue des pouvoirs locaux. Nous estimons que les parkings de gare doivent rester gratuits. Le parti Groen partage cet avis. Dès que les parkings deviennent payants, ils restent plus souvent vides. La fermeture des guichets se traduira en outre par une détérioration des gares. Il s'agit, là aussi, d'une mesure regrettable.

*L'incident est clos.*

**06 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le mouvement de grève chez Mobility Masters" (55024855C)**

**06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Début février, une grève a éclaté chez Mobility Masters, la société qui s'occupe de nettoyer les trains pour la SNCB. Les grévistes ont surtout dénoncé l'ingérence de la SNCB dans la planification.

Comment se sont déroulées les négociations? Est-il exact que la SNCB intervient à l'excès dans l'organisation de ses sous-traitants et les met sous pression afin de réduire les coûts? Combien de tâches la SNCB a-t-elle externalisées (*outsourcing*)? Combien de personnes travaillent-elles pour la SNCB en tant que sous-traitants? Est-il envisageable de réintégrer ces activités en interne (*insourcing*)?

**06.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Il est essentiel pour moi de garantir des conditions de travail favorables et réalistes aux sous-traitants de la SNCB également. En tant qu'entreprise

De stad Ninove, de NMBS, De Lijn en Infrabel hebben ook gesprekken opgestart over de aanpak van de stationsomgeving en het stationsgebouw. Er is nog geen precieze kalender. De ambitie is zoals overal in België om een levendige, comfortabele en veilige stationsbuurt te creëren.

**05.04 Tomas Roggeman (N-VA):** Er zijn gesprekken, maar geen enkele timing. Ik zal mijn vragen over een jaar nog eens moeten stellen. Er is blijkbaar niet eens een begin van visie. Ondertussen staat het stationsgebouw leeg, wat verval in de hand werkt. Het getuigt van een weinig gestructureerde aanpak om een gebouw uit besparingsoverwegingen te sluiten om vervolgens maanden of jaren later pas te bekijken wat ermee kan gebeuren. Ik hoop dat het gebouw wordt onderhouden en een nieuwe invulling krijgt.

**05.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de visie van het lokale bestuur. Wij vinden dat stationsparkings gratis moeten blijven. Ook de partij Groen vindt dat. Zodra parkings betalend worden, blijven ze vaker leeg. De sluiting van de loketten zal dan weer voor verloedering van de stations zorgen. Ook dat is een slechte zaak.

*Het incident is gesloten.*

**06 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij Mobility Masters" (55024855C)**

**06.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Begin februari was er een staking bij Mobility Masters, dat het onderhoud van de treinen doet voor de NMBS. De reden was vooral dat de NMBS zich te veel moeit met de planning.

Hoe zijn de onderhandelingen verlopen? Klopt het dat de NMBS zich te veel moeit met de organisatie van haar onderaannemers en hen onder druk zet om zo goedkoop mogelijk te werken? Hoeveel taken zijn er uitbesteed bij de NMBS? Hoeveel personen werken in onderaanneming voor de NMBS? Is opnieuw insourcen een optie?

**06.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Gunstige arbeidsomstandigheden en werkbaar werk, ook voor onderaannemingen van de NMBS, zijn voor mij essentieel. De NMBS heeft als

publique, la SNCB doit montrer l'exemple en matière de respect de la législation sociale. Elle travaille également dans ce sens avec ses sous-traitants. Elle conclut avec eux des contrats de prestation de services, par exemple pour le nettoyage de ses bâtiments et de son matériel roulant. Il appartient au prestataire de services de décider du nombre et du profil des agents à utiliser. Les chiffres exacts à ce sujet ne sont pas disponibles.

Il s'agissait d'une grève dans une entreprise qui fournit des services à la SNCB. La SNCB ne s'exprimera pas à ce sujet.

**06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Je n'ai pas obtenu de réponse à la majorité de mes questions, alors que nous parlons d'une entreprise publique. En tant que députée, j'ai le droit d'être informée quant à la sous-traitance.

*L'incident est clos.*

**07 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une césure dans la liaison ferroviaire entre Alost et Ninove" (55024857C)**

**07.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Depuis le nouveau plan de transport de la SNCB, il n'y a plus de ligne directe entre Alost, Ninove et Grammont. Les voyageurs doivent changer de train à Denderleeuw, où la correspondance n'est pas garantie.

Pourquoi une césure a-t-elle été effectuée à Denderleeuw? Les abonnés mécontents peuvent-ils se faire rembourser? La SNCB garantira-t-elle la correspondance en cas de retard?

**07.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Selon la SNCB, la liaison Alost-Grammont-Schaerbeek avait une incidence négative sur le trafic des autres trains. En raison de nouvelles lignes et de la capacité sur la liaison Nord-Sud, il n'est plus possible de proposer à nouveau une ligne directe. Le SNCB étudie la possibilité d'accorder un délai d'attente afin de garantir le changement de trains à Denderleeuw. Durant l'heure de pointe en soirée, il y a deux trains P supplémentaires d'Alost vers Ninove et Grammont. Le matin également, un train P supplémentaire circule entre Denderleeuw et Grammont avec un arrêt à Ninove.

**07.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Les passagers qui ratent leur correspondance doivent souvent attendre une heure pour le prochain train. Il

overheidsbedrijf een voorbeeldrol in het respecteren van de arbeidswetgeving en werkt ook in die zin bij contracten met onderaannemers. Zij werkt op basis van prestatiecontracten met onderaannemers, bijvoorbeeld voor de schoonmaak van de gebouwen en het rollend materieel. Het is aan de prestatieverlener om te bepalen hoeveel en welke personeelsleden hij inzet. Exacte cijfers hierover zijn niet beschikbaar.

Het ging om een staking bij een bedrijf dat diensten levert aan de NMBS. De NMBS spreekt zich hierover niet uit.

**06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Op een groot deel van mijn vragen komt geen antwoord, hoewel het om een overheidsbedrijf gaat. Als parlementslid heb ik recht op informatie over de onderaannemingen.

*Het incident is gesloten.*

**07 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een knip in de treinverbinding tussen Aalst en Ninove" (55024857C)**

**07.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Sinds het nieuwe vervoersplan van de NMBS is er geen rechtstreekse verbinding meer tussen Aalst, Ninove en Geraardsbergen. Reizigers moeten overstappen in Denderleeuw, waar de aansluiting niet gegarandeerd is.

Waarom is de knip in Denderleeuw er gekomen? Kunnen ontevreden abonnees hun geld terugkrijgen? Zal de NMBS bij vertraging de aansluiting garanderen?

**07.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De verbinding Aalst-Geraardsbergen-Schaerbeek had volgens de NMBS negatieve gevolgen voor het andere treinverkeer. Door nieuwe verbindingen en de capaciteit in de Noord-Zuid-verbinding is het niet meer mogelijk opnieuw een rechtstreekse verbinding aan te bieden. De NMBS onderzoekt of er een wachttijd kan worden gegeven om de overstap in Denderleeuw te kunnen garanderen. Tijdens de avondspits zijn er twee extra P-treinen van Aalst naar Ninove en Geraardsbergen. Ook in de ochtend rijdt een bijkomende P-trein tussen Denderleeuw en Geraardsbergen met een stop in Ninove.

**07.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Reizigers die hun aansluiting missen, moeten vaak een uur wachten op de volgende trein. Daar moet iets aan

faut remédier à ce problème.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 55024860C de M. Patrick Prévot est reportée.

**08 Questions jointes de**

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La présence de machines à sous dans des gares de la SNCB" (55024873C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La possibilité de participer à des jeux de hasard dans les gares de la SNCB" (55024908C)

**08.01 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): bpost a vendu sa filiale Ubiway Retail, qui exploite 170 librairies, au groupe de jeux de hasard Golden Palace.

Combien de magasins Relay et Hubiz le réseau Ubiway compte-t-il dans les gares de la SNCB? Le contrat de concession entre la SNCB et Ubiway prévoit-il la possibilité d'installer des terminaux de jeu dans ces magasins? Y a-t-il dans les gares des magasins Ubiway proposant déjà un terminal de jeu? Ubiway ou Golden Palace ont-ils demandé de pouvoir installer des terminaux de jeu dans les librairies situées dans les gares? Quelle a été la réponse de la SNCB à cette demande?

**08.02 Tomas Roggeman** (N-VA): Il est fait preuve d'un laxisme important en matière de jeux de hasard publics dès lors qu'il s'agit de la Loterie Nationale.

Quelle est la politique du ministre Gilkinet concernant la vente de produits de jeux de hasard aux abords des gares? Quelle est sa vision en ce qui concerne la présence de publicités pour les jeux de hasard dans les gares, que ces publicités émanent de sociétés de jeux de hasard publiques ou privées? Quelles sont les règles applicables aux concessionnaires de librairies dans les gares ferroviaires? Le ministre estime-t-il que ces règles doivent être modifiées? Cette question sera-t-elle incluse dans les négociations relatives au nouveau contrat de gestion?

**08.03 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les citoyens doivent être protégés contre les publicités pour les jeux de hasard et les lourdes conséquences de la dépendance au jeu. C'est ce que prévoit l'accord de gouvernement. Ubiway possède 25 boutiques Relay et 18 boutiques Hubiz dans des gares de la SNCB. Les contrats de concession ne prévoient pas la possibilité d'installer

gedaan worden.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vraag nr. 55024860C van de heer Patrick Prévot wordt uitgesteld.

**08 Samengevoegde vragen van**

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanwezigheid van gokautomaten in NMBS-stations" (55024873C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijkheid tot gokken in de NMBS-treinstations" (55024908C)

**08.01 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): bpost heeft haar filiaal Ubiway Retail, dat 170 krantenwinkels uitbaat, verkocht aan het gokbedrijf Golden Palace.

Hoeveel Relay- en Hubiz-winkels telt het Ubiway-netwerk in de NMBS-stations? Voorziet het concessiecontract tussen de NMBS en Ubiway in de mogelijkheid om gokterminals te plaatsen in die winkels? Zijn er in de stations Ubiway-winkels waar vandaag al een gokterminal staat? Is er een vraag gesteld door Ubiway of Golden Palace om gokterminals te mogen plaatsen in stationskrantenwinkels? Wat is daarop het antwoord van de NMBS?

**08.02 Tomas Roggeman** (N-VA): Als het gaat over de Nationale Loterij wordt er erg laks omgesprongen met publiek gokken.

Wat is het beleid van minister Gilkinet ten aanzien van de verkoop van gokproducten in stationsomgevingen? Wat is de visie van de minister op de aanwezigheid van gokreclame in de stations, zowel van publieke als van private gokbedrijven? Welke regels gelden er voor concessiehouders van krantenwinkels in treinstations? Moeten die regels volgens de minister worden aangepast? Wordt deze kwestie opgenomen in de onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract?

**08.03 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Mensen moeten worden beschermd tegen gokreclame en de ernstige gevolgen van een gokverslaving. Dat staat in het regeerakkoord. Ubiway telt 25 Relay-winkels en 18 Hubiz-winkels in NMBS-stations. De concessiecontracten voorzien niet in de mogelijkheid om gokterminals te plaatsen. Ook minister De Sutter heeft tijdens het debat op



des terminaux de jeux. La ministre De Sutter a également indiqué, lors du débat du 16 février, qu'il n'y aura pas de maisons de jeux déguisées dans les gares. La réglementation sur les jeux de hasard sera encore renforcée. Le ministre de la Justice élabore un arrêté royal qui imposera des règles strictes en matière de jeux de hasard aux librairies.

**08.04 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Je suis surpris que le ministre affirme que la convention de concession ne prévoit pas l'installation de terminaux de paris. Dans la gare de Gand-Saint-Pierre, un terminal de paris a bien été installé dans une librairie. Un autre terminal a été installé à Zottegem. Soit le ministre a été mal informé par la SNCB au sujet de la convention de concession, soit les terminaux de paris doivent être retirés immédiatement. Je demande au ministre de demander à la SNCB de contrôler toutes les librairies et d'en retirer les terminaux de paris.

**08.05 Tomas Roggeman** (N-VA): Nous pouvons nous réjouir que le ministre exprime son opposition à la publicité pour les paris dans les gares, mais les pouvoirs publics doivent eux-aussi respecter les règles. Ces dernières années, personne ne semble s'être soucié de la possibilité de jouer dans les gares. Ce n'est que maintenant que bpost vend ses magasins de journaux à une entreprise privée que cela pose problème. Les jeux d'argent sont toujours nuisibles. La publicité pour les paris est toujours problématique, qu'elle émane de Golden Palace ou de la Loterie Nationale. Tous les acteurs doivent être soumis aux mêmes règles strictes.

*L'incident est clos.*

**09 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La fin de l'utilisation du glyphosate par Infrabel" (55024874C)

**09.01 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Le glyphosate est souvent utilisé pour désherber les voies de chemin de fer, élément crucial pour la sécurité. La recherche d'alternatives est laborieuse mais au vu des dangers sanitaires et environnementaux du glyphosate, c'est nécessaire. L'an passé, le Conseil Supérieur de la Santé recommandait l'abandon total du glyphosate. Vous demandiez à Infrabel de redoubler d'efforts pour trouver des alternatives, d'autant que l'Union européenne n'autorise le glyphosate que jusqu'en décembre 2022. La SNCF arrêtera d'utiliser du glyphosate en 2022 et a opté pour un produit de biocontrôle à base d'acide pélargonique pour les voies et les pistes. Les abords seront fauchés mécaniquement.

16 februari gezegd dat er geen verdoken goktenten in de stations komen. De regelgeving inzake kansspelen wordt verder aangescherpt. De minister van Justitie werkt aan een KB dat strikte regels in verband met gokken zal opleggen aan krantenwinkels.

**08.04 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Het verbaast me dat de minister zegt dat de concessieovereenkomst niet voorziet in de plaatsing van gokterminals. In het station Gent-Sint-Pieters staat wel degelijk een gokterminal in een krantenwinkel. Ook in Zottegem staat er een. Ofwel is de minister fout ingelicht door de NMBS over de concessieovereenkomst, ofwel moeten de gokterminals onmiddellijk worden weggehaald. Ik vraag de minister om de NMBS alle krantenwinkels te laten controleren en de gokterminals te laten verwijderen.

**08.05 Tomas Roggeman** (N-VA): Het is toe te juichen dat de minister zich uitspreekt tegen gokreclame in stations, maar dan moeten de regels ook door de overheid zelf worden nageleefd. De afgelopen jaren is er blijkbaar niemand over gevallen dat men in stations kan gokken. Pas nu bpost haar krantenwinkels aan een privébedrijf verkoopt, is het een probleem. Gokken is altijd schadelijk. Gokreclame is altijd problematisch, of ze nu uitgaat van Golden Palace of van de Nationale Loterij. Iedereen moet aan dezelfde strenge regels worden onderworpen.

*Het incident is gesloten.*

**09 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De stopzetting van het gebruik van glyfosaat door Infrabel" (55024874C)

**09.01 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Vaak wordt er glyfosaat gebruikt voor onkruidverdelging op de treinsporen – onkruidvrije sporen zijn immers bijzonder belangrijk voor de veiligheid. De zoektocht naar alternatieven verloopt moeizaam, maar is nodig, gezien de risico's van glyfosaat voor het milieu en de gezondheid. Vorig jaar adviseerde de Hoge Gezondheidsraad de totale stopzetting van het gebruik van glyfosaat. U hebt Infrabel gevraagd meer inspanningen te doen om alternatieven te vinden, temeer daar glyfosaat door de EU nog maar tot december 2022 toegelaten wordt. De SNCF stopt in 2022 met het gebruik van glyfosaat en kiest voor een ecologische onkruidbestrijder met pelargonzuur voor de sporen en de paden naast de sporen. De bermen worden mechanisch gemaaid.

Où en est la recherche d'alternatives d'Infrabel? L'alternative choisie en France serait-elle une option? Quand pouvons-nous espérer une solution durable? La fin de l'usage du glyphosate pour décembre est-elle réaliste?

**09.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Les pesticides chimiques comme le glyphosate nuisent à la santé, l'environnement et la biodiversité. Je souhaite que les entreprises ferroviaires remplacent rapidement leur utilisation. Cela s'inscrit dans les objectifs du Plan national Énergie-Climat et dans la reconnaissance de l'écocide comme crime international dans notre Code pénal. En réduisant progressivement leur utilisation jusqu'à l'arrêt, nous protégerons la santé des concitoyens, des cheminots, des riverains des voies ferroviaires, et la biodiversité.

Le désherbage est indispensable pour la sécurité des usagers du rail, qui n'est pas négociable. Nous devons donc trouver le plus rapidement possible des solutions efficaces et praticables.

Depuis 2019, Infrabel vise la suppression progressive de ces herbicides. Je lui ai demandé d'accélérer le mouvement et Infrabel poursuit son plan de réduction, en implémentant déjà des techniques alternatives et une gestion adaptée, mais aussi en cherchant le soutien du monde académique et d'autres gestionnaires d'infrastructures.

À l'instar de traverses en béton de soufre, Infrabel développe, en concertation avec des centres de connaissance, des universités, des entrepreneurs et l'industrie, d'autres projets dans lesquels des techniques électriques, des bioherbicides ainsi qu'une construction et des plantations alternatives sont évalués. À l'avenir, différentes techniques seront combinées: gestion mécanique, utilisation d'eau chaude ou de bioherbicides, plantation de haies, pâturage de moutons notamment. L'impact environnemental et financier est chaque fois évalué.

En France, la SNCF recourt à l'acide pelargonique, un bioherbicide dont les caractéristiques environnementales et l'impact sur les composants techniques ferroviaires ne sont pas encore clairement connus. En Belgique, ce produit n'est pas autorisé dans la concentration nécessaire à une application en zones critiques de sécurité du

Hoe ver is Infrabel gevorderd in de zoektocht naar alternatieven? Is de alternatieve onkruidbestrijding waarvoor Frankrijk gekozen heeft een optie? Wanneer zou er zicht zijn op een duurzame oplossing? Is de stopzetting van het gebruik van glyfosaat in december een haalbare kaart?

**09.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Chemische onkruidverdelgers zoals glyfosaat zijn schadelijk voor de gezondheid, het milieu en de biodiversiteit. Ik wil dat de spoorwegmaatschappijen snel alternatieven zoeken voor deze producten. Dat is een van de doelstellingen van het Nationaal Energie- en Klimaatplan en past ook in het kader van de erkenning van ecocide als internationale misdaad in ons Strafwetboek. Door het gebruik van glyfosaat uit te faseren beschermen we de gezondheid van de bevolking, het spoorwegpersoneel, de omwoners van spoorwegen én de biodiversiteit.

De sporen moeten hoe dan ook onkruidvrij gemaakt worden voor de veiligheid van de treinreizigers, daar valt niet op af te dingen. We moeten dus zo snel mogelijk doeltreffende en werkbare oplossingen zoeken.

Sinds 2019 streeft Infrabel naar het uitfaseren van het gebruik van herbiciden. Ik heb Infrabel gevraagd om een versnelling hoger te schakelen en de infrastructuurbeheerder werkt voort aan zijn plan om het gebruik van onkruidbestrijders af te bouwen. Daarbij maakt men al gebruik van alternatieve technieken en zet men in op een aangepast beheer, maar roept men ook de hulp in van de academische wereld en van andere infrastructuurbeheerders.

Naar het voorbeeld van de bielzen in zwavelbeton ontwikkelt Infrabel, in overleg met kenniscentra, universiteiten, ondernemers en de industrie, andere projecten waarin elektrische onkruidverdelgingstechnieken, biologische herbiciden, een alternatieve constructie en alternatieve aanplantingen onder de loop genomen worden. In de toekomst zullen verschillende technieken gecombineerd worden, waaronder mechanisch maaibeheer, warm water of biologische herbiciden, aanplanting van hagen en begrazing door schapen. Telkens worden de financiële en de milieu-impact geëvalueerd.

In Frankrijk neemt de SNCF haar toevlucht tot pelargonzuur, een biologisch herbicide waarvan de milieukeurmerken en de impact op de technische onderdelen van het spoor nog niet volledig duidelijk zijn. Dat product is in ons land niet toegestaan in de concentratie die nodig is voor de toepassing in kritieke veiligheidszones van het spoordomein. Het

domaine ferroviaire. Ce produit est assimilé à un herbicide et soumis aux obligations d'utilisation durable des pesticides selon la législation environnementale régionale.

Les problématiques des perturbateurs endocriniens et des produits chimiques sont prioritaires pour moi. Avec Infrabel, nous recherchons intensivement des techniques alternatives.

**09.03 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Ce dossier est prioritaire pour vous. Mais est-ce bien une priorité pour Infrabel? J'entends qu'on y travaille depuis 2019 mais je n'entends pas que le glyphosate pourra totalement être abandonné en 2022, ni qu'Infrabel aurait établi un calendrier.

*L'incident est clos.*

#### **10 Questions jointes de**

- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La réouverture de la ligne ferroviaire 163" (55024879C)
- **Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La réouverture de la ligne 163 Libramont-Bastogne (suivi)" (55025528C)

**10.01 Josy Arens** (cdH): *Une usine de recyclage de bouteilles opaques et barquettes en PET, la première du genre en Belgique, devrait être opérationnelle à Molinfaing en décembre 2023. On vise 100 000 tonnes traitées par an (pour 40 000 actuellement).*

*En juin, je vous interrogeais sur la nécessité de réouvrir la ligne 163 pour développer un hub marchandises à Molinfaing. Vous répondiez que le projet serait analysé en fonction de son potentiel et de son coût, tout en privilégiant le train par rapport à la route.*

*L'analyse est-elle terminée? A-t-elle pris en compte la création de l'usine de recyclage à Molinfaing? Les ministres wallons vous ont-ils contacté à ce sujet? Y a-t-il un plan coordonné?*

**10.02 Mélissa Hanus** (PS): La réouverture de la ligne 163 est importante pour la province du Luxembourg. Interrogé le 6 juin, vous nous aviez répondu qu'Infrabel ferait une étude sur le devenir de cette ligne.

Où en est-on? Une vision claire s'est-elle dégagée?

**10.03 Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Au début des années 90, la SNCB a cessé d'exploiter

product wordt gelijkgesteld aan een herbicide en valt onder de verplichtingen inzake duurzaam pesticidegebruik conform de gewestelijke milieuwetgeving.

De problemen inzake hormoonverstoorders en chemicaliën zijn voor mij prioritair. Samen met Infrabel zoeken we intensief naar alternatieve technieken.

**09.03 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Dit dossier is prioritair voor u. Maar is het wel prioritair voor Infrabel? Ik verneem dat er sinds 2019 aan wordt gewerkt maar ik hoor niet dat glyfosaat tegen 2022 volledig uitgefaseerd kan worden of dat Infrabel een tijdpad vastgelegd heeft.

*Het incident is gesloten.*

#### **10 Samengevoegde vragen van**

- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "De heropening van spoorlijn 163" (55024879C)
- **Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "De heropening van lijn 163 Libramont-Bastenaken (opvolging)" (55025528C)

**10.01 Josy Arens** (cdH): *Het eerste Belgische recyclingbedrijf voor ondoorzichtige pet-flessen en pet-schalen zou tegen december 2023 in Molinfaing in gebruik genomen worden. Het is de bedoeling om er 100.000 ton per jaar te verwerken (momenteel 40.000 ton).*

*In juni heb ik u bevraagd over de noodzaak om lijn 163 te heropenen en een goederenknooppunt in Molinfaing te ontwikkelen. U hebt geantwoord dat het project geanalyseerd zou worden in functie van het potentieel en het prijskaartje, waarbij de trein de voorkeur zou krijgen boven het wegvervoer.*

*Is de analyse klaar? Werd er in die analyse rekening gehouden met de vestiging van het recyclingbedrijf in Molinfaing? Hebben de Waalse ministers hierover contact met u opgenomen? Is er een gecoördineerd plan?*

**10.02 Mélissa Hanus** (PS): De heropening van lijn 163 is belangrijk voor de provincie Luxemburg. Op 6 juni hebben we u daarover vragen gesteld, en u hebt toen geantwoord dat Infrabel de toekomst van die lijn zou laten onderzoeken.

Wat is de stand van zaken? Heeft men nu een heldere visie op dat dossier?

**10.03 Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): In het begin van de jaren '90 heeft de NMBS de uitbating

la ligne 163 entre Libramont et Bastogne. Un service de bus 163B l'a remplacée. En 2009, le ministre a autorisé de démonter cette ligne ferroviaire. Infrabel doit garder intacte l'assiette de cette ligne pour permettre sa reconstruction si le trafic le nécessitait. Elle est néanmoins couverte de végétation et sa mise en service nécessiterait un budget conséquent.

J'ai demandé un état des lieux à la SNCB sur le potentiel de cette ligne. Elle a mené une étude sur la fréquentation de la ligne de bus 163B – qu'elle finance partiellement depuis 1993 – et a conclu à une faible utilisation avec des titres SNCB.

**10.04 Josy Arens (cdH):** Vous répondez l'inverse de ce que nous souhaitons dans la province de Luxembourg! Je suis convaincu que l'étude de la SNCB ne correspond pas à ce que les gens attendent sur le terrain.

**10.05 Mélissa Hanus (PS):** Serait-il possible d'avoir une copie de cette étude de la SNCB?

De manière plus générale, nous avons besoin d'avoir votre vision et celle du fédéral en matière de mobilité pour tous les projets relatifs aux lignes ferroviaires de la province de Luxembourg, notamment celui d'Étalle.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 55024883C de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

**11 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La hausse des prix de l'énergie et ses conséquences pour les entreprises ferroviaires" (55024907C)**

**11.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Quelle est l'ampleur de l'augmentation des prix à laquelle s'attend la SNCB dans le courant de 2022 pour sa consommation d'énergie? Le ministre peut-il ventiler ce coût entre le matériel et le patrimoine? Comment la SNCB supportera-t-elle ce coût? À partir de 2023, Infrabel a un contrat avec EDF Luminus en ce qui concerne la traction. S'agit-il d'un contrat basé sur un tarif fixe ou quelles sont les modalités?

**11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** L'augmentation des prix de l'énergie et le conflit en Ukraine soulignent une fois de plus l'urgence

van lijn 163 Libramont-Bastenaken stopgezet. Ze werd vervangen door buslijn 163B. In 2009 heeft de toenmalige minister de toestemming gegeven om die spoorlijn te ontmantelen. Infrabel moest de bedding evenwel in stand houden om ervoor te zorgen dat de spoorlijn opnieuw aangelegd zou kunnen worden, als dat voor het vervoer nodig zou zijn. De bedding is echter helemaal begroeid en de heringebruikname ervan zou een aardige duit kosten.

Ik heb de NMBS een stand van zaken over het potentieel van die lijn gevraagd. Het spoorbedrijf heeft een studie uitgevoerd naar het aantal reizigers op buslijn 163B – die ze sinds 1993 deels financiert – en daaruit blijkt dat er een gering aantal reizigers met een NMBS-vervoerbewijs die buslijn gebruikt.

**10.04 Josy Arens (cdH):** U zegt net het tegenovergestelde van wat wij in de provincie Luxemburg willen! Ik ben ervan overtuigd dat de inhoud van de studie van de NMBS niet strookt met de verwachtingen van de inwoners van de provincie Luxemburg.

**10.05 Mélissa Hanus (PS):** Kunnen wij een kopie van die studie van de NMBS krijgen?

Meer in het algemeen moeten wij weten wat inzake mobiliteit uw visie en de visie van de federale overheid is voor alle projecten die betrekking hebben op de spoorlijnen in de provincie Luxemburg, en met name voor het project in Étalle.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 55024883C van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**11 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stijgende energieprijzen en de impact op de spoorbedrijven" (55024907C)**

**11.01 Tomas Roggeman (N-VA):** Hoe groot is de prijsstijging die de NMBS verwacht in de loop van 2022 voor haar energieverbruik? Kan de minister die kostprijs opsplitsen tussen materieel en patrimonium? Hoe zal de NMBS dat betalen? Vanaf 2023 heeft Infrabel een overeenkomst met EDF Luminus voor de tractie. Is dat een contract volgens een vast tarief of wat zijn de modaliteiten?

**11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Eens te meer benadrukken de hogere energieprijzen en het conflict in Oekraïne de

d'analyser notre politique en profondeur et de réduire progressivement notre dépendance aux sources fossiles, en privilégiant la transition vers des sources d'énergie durables. Il en va de même pour nos deux entreprises ferroviaires et leur consommation d'électricité. Le train représente déjà l'un des moyens de transport les plus durables, et la SNCB et Infrabel consentent des efforts importants dans cette transition énergétique. Ainsi, une grande partie de leur consommation d'électricité est produite par de l'énergie verte et la SNCB produit également elle-même une partie de cette électricité verte, grâce à plus de 23 000 panneaux solaires installés sur les toits de bâtiments et d'ateliers. L'installation de panneaux solaires sur des talus fait partie des projets d'Infrabel.

Les objectifs en matière d'énergie durable figurent également dans le contrat de service public avec la SNCB et dans le contrat de performance avec Infrabel. Infrabel conclut un contrat d'énergie avec un fournisseur. Les volumes d'énergie destinés à la SNCB sont achetés dans le cadre de ce contrat et Infrabel les facture à la SNCB. La SNCB estime les coûts d'électricité supplémentaires pour ses trains par rapport à 2020 à plus de 51,5 millions d'euros et pour l'énergie hors traction à plus de 10 millions d'euros, soit plus de 61,5 millions d'euros de plus. Je me concerte avec la SNCB et le gouvernement au sujet des compensations.

Le contrat de fourniture d'électricité pour 2023 et 2024 est similaire à celui de 2021, le prix étant constitué en partie par les prix *forward* et en partie par la moyenne mensuelle du prix *day-ahead*. S'agissant de la fourniture en 2021, la partie *forward* s'élevait à 70 % et la partie *day-ahead* à 30 %. Pour 2023, les pourcentages sont identiques. En ce qui concerne la fourniture en 2024, il s'agira respectivement de 75 et 25 %. Il s'agit de la part variable de la formule tarifaire. Lors de l'achat, l'on utilise une formule tarifaire classique de prix de marché A + prix de marché B, où A représente un terme tarifaire fixe et B un multiplicateur applicable au prix de marché. Cette formule est nécessaire pour passer d'un prix fixe pour toutes les heures de l'année à un prix variable pour les heures normales et creuses. En raison de la partie *day-ahead*, le prix est différent pour chaque mois. Pour les prix *forward*, les cotations sont prises sur l'ICE Endex, pour le marché *day-ahead* sur l'EPEX Spot.

**11.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Il s'agit de sommes supplémentaires importantes pour l'énergie. Ce matin, *L'Echo* faisait état d'un déficit total de 200 millions d'euros à la SNCB. Bien sûr, cette situation n'est pas seulement due à la crise du coronavirus et aux prix de l'énergie. Mais si la

urgence om ons beleid grondig te analyseren en onze afhankelijkheid van fossiele bronnen af te bouwen, met vooral een omslag naar duurzame energiebronnen. Dat geldt ook voor onze beide spoorbedrijven en hun elektriciteitsverbruik. De trein is al een van de duurzaamste vervoersmiddelen en de NMBS en Infrabel leveren al veel inspanningen in die energieomslag. Zo wordt een groot deel van hun elektriciteitsverbruik opgewekt door groene energie en de NMBS produceert ook zelf een deel van die groene elektriciteit, met meer dan 23.000 zonnepanelen op daken van gebouwen en werkplaatsen. De installatie op bermen zit in de plannen van Infrabel.

De doelstellingen inzake duurzame energie staan ook in het openbare dienstcontract met de NMBS en het performance contract met Infrabel. Infrabel sluit een energiecontract met een leverancier. De energievolumes voor de NMBS worden via dit contract aangekocht en Infrabel factureert die aan de NMBS. De NMBS schat de extra elektriciteitskosten voor haar treinen in vergelijking met 2020 al op meer dan 51,5 miljoen euro en voor de niet-tractie op meer dan 10 miljoen euro, dus meer dan 61,5 miljoen euro meer. Ik overleg met de NMBS en de regering over compensaties.

Het elektriciteitsleveringscontract voor 2023 en 2024 is gelijkaardig aan dat van 2021, met een prijs die deels is opgebouwd uit forwardprijzen en deels uit het maandgemiddelde van de day-aheadprijzen. Voor levering in 2021 bedroeg het forwardgedeelte 70 % en het day-aheadgedeelte 30 %. Voor 2023 gelden dezelfde percentages. Voor de levering in 2024 zal het gaan om respectievelijk 75 % en 25 %. Dit betreft het variabele gedeelte van de prijsformule. Bij aankoop wordt een klassieke prijsformule gebruikt van A-marktprijs + B-marktprijs, waarbij A een vaste prijssterm is en B een multiplicator op de marktprijs. Dit is nodig om van een vaste prijs voor alle uren van het jaar te gaan naar een variabele prijs voor normale en stille uren. Als gevolg van het day-aheadgedeelte is er een verschillende prijs per maand. Voor de forwardprijzen worden de noteringen op de Ice Endex genomen, voor de day-aheadmarkt op de EPEX Spot.

**11.03 Tomas Roggeman (N-VA):** Het gaat om veel extra geld voor energie. Vanmorgen werd in *L'Echo* gesproken over een totaal tekort van 200 miljoen euro bij de NMBS. Dat gaat natuurlijk over meer dan enkel corona en de energieprijzen. Maar als de vraag daalt, terwijl de minister zelf net

demande diminue, alors que le ministre lui-même veille à ce que l'offre augmente, la situation devient évidemment très compliquée. Il devra maintenant prendre des mesures plus structurelles au lieu de simplement augmenter la dette, car cela hypothèque l'offre ferroviaire de l'avenir.

*L'incident est clos.*

**12 Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension de l'offre de trains vers et depuis Luxembourg-Ville" (55024963C)**

**12.01 Mélissa Hanus (PS):** Le développement d'une vision de la mobilité ferroviaire en province de Luxembourg est mon souhait le plus cher. Si l'offre a été augmentée vers le Luxembourg le matin, elle ne l'a pas été en conséquence le soir. Les navetteurs qui vont tous les jours au Grand-Duché de Luxembourg ont quatre trains par heure le matin et seulement deux le soir. Le matin, des trains démarrent de la gare d'Arlon.

Il y a quelques mois, vous vous êtes engagé à augmenter l'offre ferroviaire dans le sud de la province, avant de remettre le dossier du P+R de Viville sur la table. Il faudrait avancer le départ de l'offre augmentée au départ de Libramont plutôt que d'Arlon, afin que les navetteurs de Libramont et de Marbehan puissent en bénéficier. Il faudrait également adapter l'offre matinale à l'offre du soir, pour plus de cohérence.

Un navetteur qui habite à deux kilomètres de la gare de Marbehan fait tous les jours quinze kilomètres en voiture pour prendre le train à Arlon, car la fréquence horaire y est plus importante. C'est une aberration! Lors du prochain plan de transport, serait-il possible d'adapter l'offre au départ de Libramont?

**12.02 Georges Gilkinet, ministre (en français):** Je travaille à améliorer l'offre de trains, y compris dans la province de Luxembourg. Les derniers plans de transport comme les importantes décisions de décembre 2020 pour les liaisons vers Luxembourg vont dans la bonne direction.

À côté de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire en cours entre Bruxelles et Luxembourg, j'ai demandé à la SNCB et aux CFL d'améliorer la desserte frontalière vers Luxembourg-Ville. Ces deux entreprises ferroviaires vont lancer une étude sur le potentiel des voyageurs sur les trois axes ferrés reliant les deux pays à l'horizon 2030 et

zorgt voor meer aanbod, wordt het natuurlijk wel heel moeilijk. Hij zal nu meer structurele maatregelen moeten nemen in plaats van een loutere verhoging van de schuld, want dat legt een hypotheek op het spooraanbod van de toekomst.

*Het incident is gesloten.*

**12 Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitbreiding van het treinaanbod van en naar Luxemburg-Stad" (55024963C)**

**12.01 Mélissa Hanus (PS):** De ontwikkeling van een visie op de spoorwegmobiliteit in de provincie Luxemburg is mijn dierbaarste wens. Het aanbod naar Luxemburg 's morgens werd weliswaar uitgebreid maar 's avonds niet in dezelfde mate. De pendelaars die dagelijks naar het Groothertogdom Luxemburg sporen, beschikken 's morgens over vier treinen per uur en 's avonds slechts over twee. 's Ochtends vertrekken er treinen vanaf het station Aarlen.

Enkele maanden geleden hebt u zich ertoe verbonden het treinaanbod in het zuiden van de provincie uit te breiden, alvorens u het dossier van de P+R te Viville opnieuw op tafel zou leggen. De extra treinen zouden uit Libramont moeten vertrekken en niet uit Aarlen zodat de pendelaars uit Libramont en Marbehan ervan gebruik kunnen maken. Om tot een grotere coherentie te komen zou het aanbod 's ochtends ook moeten worden afgestemd op het aanbod 's avonds.

Een pendelaar die op twee kilometer van het station Marbehan woont, rijdt elke dag vijftien kilometer om in Aarlen de trein te nemen omdat de frequentie daar hoger is. Dat is absurd! Is het mogelijk om in het volgende vervoersplan het aanbod vanuit Libramont aan te passen?

**12.02 Minister Georges Gilkinet (Frans):** Ik lever inspanningen om het treinaanbod te verbeteren, ook in de provincie Luxemburg. De jongste vervoersplannen en de belangrijke beslissingen van december 2020 met betrekking tot de verbindingen naar Luxemburg zijn stappen in de goede richting.

Naast de lopende moderniseringswerken aan de spoorweginfrastructuur tussen Brussel en Luxemburg heb ik de NMBS en de CFL gevraagd om het grensverkeer naar de stad Luxemburg te verbeteren. Beide spoorwegmaatschappijen zullen een studie opstarten naar het reizigerspotentieel tegen 2030 op de drie spoorlijnen die beide landen

rechercher à mieux desservir la capitale grand-ducale dans le plan 2023-2026. Il faudra tenir compte des voitures disponibles et compatibles sur les deux réseaux et des capacités de l'infrastructure. J'espère que l'étude aidera à accroître le nombre de voyageurs en train dans la province de Luxembourg.

**12.03** **Mélissa Hanus (PS):** Il faut adapter l'offre du matin à celle du soir et faire partir les trains de Libramont.

*L'incident est clos.*

### **13** Questions jointes de

- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les correspondances en gare de Marloie entre les lignes 162 et 43 (1)" (55024964C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les correspondances en gare de Marloie entre les lignes 162 et 43 (2)" (55024965C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le dossier de candidature dans le cadre de l'appel à projets "Connecting Europe Facility"" (55025884C)

**13.01** **Mélissa Hanus (PS):** Mes questions portent sur les correspondances en gare de Marloie, gare importante pour les navetteurs et les étudiants se rendant à Liège. Ce long trajet accuse une certaine régression à cause des correspondances qui n'y sont plus assurées. Au départ du sud de la province du Luxembourg vers Liège, deux lignes (les 162 et 43) doivent pouvoir trouver correspondance. Actuellement, les navetteurs d'Arlon qui s'arrêtent à Marloie manquent la correspondance vers Liège à quatre minutes près! Adapter l'horaire afin que la correspondance soit assurée ferait gagner près de 45 minutes sur ce trajet. Au sujet de l'adaptation de l'horaire de la ligne 162, votre prédécesseur a affirmé qu'il fallait attendre jusqu'en 2027.

Est-ce que l'horaire peut être adapté pour cette ligne ou y a-t-il une adaptation de l'horaire possible pour la ligne 43, pour qu'une meilleure correspondance soit assurée en gare de Marloie? Cela peut-il être envisagé dès maintenant?

Vous avez confirmé vouloir trouver des moyens supplémentaires pour les travaux de modernisation de l'Axe 3 Bruxelles-Luxembourg. La Commission européenne vous avait invité, en 2021, à participer à l'appel à projets *Connecting Europe Facility*, et vous aviez annoncé votre intention de déposer un dossier. A-t-il été introduit? Quels seraient les

met elkaar verbinden, en naar mogelijkheden om het treinaanbod van en naar de hoofdstad van het Groothertogdom Luxemburg in het vervoersplan 2023-2026 te verbeteren. Er moet daarbij rekening gehouden worden met de beschikbare rijkstuggen die compatibel zijn met de twee spoornetten en met de capaciteit van de infrastructuur. Ik hoop dat de studie zal bijdragen tot een toename van het aantal treinreizigers in de provincie Luxemburg.

**12.03** **Mélissa Hanus (PS):** Men moet het ochtendaanbod op het avondaanbod afstemmen en de treinen vanuit Libramont laten vertrekken.

*Het incident is gesloten.*

### **13** Samengevoegde vragen van

- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aansluitingen in het station Marloie tussen lijnen 162 en 43 (1)" (55024964C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aansluitingen in het station Marloie tussen lijnen 162 en 43 (2)" (55024965C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aanvraagdossier in het kader van de projectoproep 'Connecting Europe Facility'" (55025884C)

**13.01** **Mélissa Hanus (PS):** Mijn vragen gaan over de aansluitingen in het station Marloie, een belangrijk station voor de forensen en de studenten die naar Luik treinen. Dat lange traject gaat er in zekere zin op achteruit, doordat de aansluitingen niet meer gegarandeerd worden. Vanuit het zuiden van de provincie Luxemburg richting Luik moet er een aansluiting zijn voor twee lijnen (162 en 43). Thans missen de reizigers uit Aarlen die in Marloie moeten overstappen hun aansluiting op vier minuten na! Als men de uurregeling in die zin aanpast dat er voor een aansluiting gezorgd wordt, zou dat de reistijd met bijna 45 minuten inkorten. Over de aanpassing van de dienstregeling van lijn 162 heeft uw voorganger verklaard dat dit niet vóór 2027 mogelijk zou zijn.

Kan de dienstregeling van die lijn aangepast worden of is het mogelijk om de dienstregeling van lijn 43 te wijzigen om voor een betere aansluiting in het station Marloie te zorgen? Kan dat nu al overwogen worden?

U bevestigde dat u naar bijkomende middelen zocht voor de moderniseringswerken op de as 3 Brussel-Luxembourg. Toen de Europese Commissie u in 2021 uitnodigde om deel te nemen aan de projectoproep in het kader van de Connecting Europe Facility, liet u weten dat u van plan was een dossier in te dienen. Is dat gebeurd? Welke

montants alloués?

bedragen zouden er toegekend worden?

**13.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): C'est la SNCB qui détermine les horaires de train et non moi, car le moindre changement d'une ou deux minutes à un endroit entraîne des répercussions en chaîne à d'autres endroits du réseau. La circulation des trains en province de Luxembourg est tributaire de nombreux chantiers sur la ligne Namur-Luxembourg, en cours de modernisation depuis de nombreuses années. Compte tenu de ces travaux, la SNCB ne peut modifier ses horaires à court terme sur la zone touchée par les travaux de modernisation entre Ciney et Neufchâteau.

**13.02 Minister Georges Gilkinet (Frans)**: De NMBS maakt de dienstregelingen op en niet ikzelf, want de geringste wijziging van een of twee minuten op een bepaald punt brengt een kettingreactie teweeg op andere punten van het spoorweginet. Het treinverkeer in de provincie Luxemburg moet rekening houden met veel werkzaamheden op de lijn Namen-Luxembourg, die al jarenlang gemoderniseerd wordt. Gelet op die werken kan de NMBS haar dienstregeling niet op korte termijn aanpassen in de zone die hinder ondervindt van de moderniseringswerken tussen Ciney en Neufchâteau.

De futures adaptations seront étudiées lors de l'analyse de faisabilité préparatoire au prochain plan de transport. La SNCB présentera le résultat de ces études lors de ses habituels *roadshows*. Elle sera à l'écoute des demandes au profit des voyageurs.

Toekomstige aanpassingen zullen bestudeerd worden naar aanleiding van de haalbaarheidsstudie die uitgevoerd zal worden ter voorbereiding van het volgende vervoersplan. De NMBS zal het resultaat van die studie voorstellen op haar gebruikelijke roadshows. Ze zal luisteren naar verzuchtingen die in het belang zijn van de reizigers.

Je comprends que ces travaux engendrent des désagréments, mais c'est nécessaire pour une alternative à la voiture.

Ik begrijp dat die werken ongemak veroorzaken maar ze zijn noodzakelijk om een alternatief voor de auto te kunnen bieden.

Sur ma proposition, le gouvernement fédéral vient d'allouer 42 millions d'euros complémentaires pour la modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg.

Op mijn voorstel heeft de federale regering zopas 42 miljoen euro extra uitgetrokken voor de modernisering van as 3 Brussel-Luxembourg.

Nous n'avons pas déposé ce dossier dans le cadre du CEF: les travaux financés par le fédéral et ceux qui auraient pu être financés par l'Europe ne pouvaient être réalisés conjointement. Mais le CEF reste une piste envisagée: mon cabinet étudie l'opportunité de déposer un dossier ultérieurement.

We hebben dit dossier niet in het kader van het CEF-project ingediend. De door de federale overheid gefinancierde werken en de werken die door Europa gefinancierd hadden kunnen worden konden niet samen uitgevoerd worden. Het CEF-project blijft echter een mogelijkheid. Mijn kabinet bestudeert de opportuniteit om op een later tijdstip een dossier in te dienen.

Dans le cadre de la Vision Rail 2040, nous élaborons aussi un système de nœuds de correspondance afin de mieux coordonner les horaires des trains et des autres transports publics. Cela prend du temps, mais l'enjeu en vaut la peine.

In het kader van Spoorvisie 2040 ontwikkelen we ook een systeem van aansluitingsknooppunten om de dienstregeling van de treinen en ander openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen. Dat vergt tijd maar het is de moeite waard.

*Président: Jef Van den Bergh*

*Voorzitter: Jef Van den Bergh*

**13.03 Mélissa Hanus (PS)**: Le développement de cette ligne et, surtout, la correspondance à Marloie doivent rester des priorités.

**13.03 Mélissa Hanus (PS)**: De ontwikkeling van die lijn en vooral de aansluiting te Marloie moeten een prioriteit blijven.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**14 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les accidents**

**14 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Ongevallen met**



### impliquant des cyclistes et l'utilisation du Dutch reach" (55024967C)

**14.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Chaque année, on enregistre 330 accidents lors desquels des cyclistes buttent contre une portière de voiture ouverte. Ces accidents pourraient aisément être évités, pour autant que le conducteur de la voiture utilise la technique dite de l'ouverture à la hollandaise (Dutch reach) en ouvrant sa portière. Dans les auto-écoles néerlandaises – et désormais également en Grande-Bretagne –, on apprend à ouvrir la portière avec la main située le plus loin de la portière, de sorte que le conducteur regarde automatiquement par-dessus son épaule et dans le rétroviseur.

Comment pouvons-nous promouvoir cette technique dans notre pays? Je pense à la formation à la conduite mais également à Vias, qui pourrait y consacrer de l'attention. Quelles sont les initiatives envisagées par le ministre?

**14.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'ouverture à la hollandaise constitue effectivement une manière simple d'éviter les accidents avec des cyclistes. Cette question a été examinée avec les cabinets régionaux en charge de la mobilité. Les Régions étudieront comment améliorer la conscience de la présence d'usagers faibles par le biais de la formation à la conduite. Un échange de bonnes pratiques, telles que l'ouverture à la hollandaise, aura lieu.

**14.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Je me réjouis qu'on y travaille en collaboration avec les ministres régionaux.

*L'incident est clos.*

### 15 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La reprise de Stoomlink par Belgian Mobility Card" (55024979C)

**15.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): *Belgian Mobility Card (BMC), la filiale commune à la SNCB, De Lijn, la STIB et la TEC, a annoncé récemment l'acquisition de la start-up Stoomlink. BMC coordonne le système de billetterie interopérable des quatre opérateurs de transport public et est responsable des titres de transport communs.*

*Que souhaitent réaliser conjointement les quatre entreprises grâce à ce rachat? En quoi celui-ci profitera-t-il aux voyageurs? Quelle sera la première*

### fietsters en het gebruik van de Dutch reach" (55024967C)

**14.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Elk jaar gebeuren er 330 ongevallen waarbij fietsers tegen een geopend autoportier rijden. Deze ongevallen zijn gemakkelijk te vermijden als de autobestuurder zijn deur opent met de zogenaamde Dutch reach. In Nederlandse rijsscholen – en ondertussen ook in Groot-Brittannië – leert men het portier te openen met de hand die het verst van het portier is verwijderd. Daardoor kijkt men automatisch over de schouder en in de spiegel.

Hoe kunnen we deze techniek ingang doen vinden in ons land? Ik denk aan de rijopleiding, maar ook Vias kan er aandacht aan besteden. Welke initiatieven overweegt de minister?

**14.02 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De Dutch reach is inderdaad een gemakkelijk manier om ongevallen met fietsers tegen te gaan. De kwestie is besproken met de regionale mobiliteitskabinetten. De regio's zullen nagaan hoe het bewustzijn over de aanwezigheid van zwakkere weggebruikers kan worden vergroot tijdens de rijopleiding. Goede praktijken, zoals de Dutch reach, zullen daarbij worden uitgewisseld.

**14.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik ben blij te horen dat er samen met de regionale minister werk van wordt gemaakt.

*Het incident is gesloten.*

### 15 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overname van Stoomlink door Belgian Mobility Card" (55024979C)

**15.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): *Belgian Mobility Card (BMC), het gemeenschappelijke dochterbedrijf van NMBS, De Lijn, MIVB en TEC, kondigde recent de overname aan van start-up Stoomlink. BMC coördineert het interoperabele ticketsysteem van de vier openbaarvervoermaatschappijen en is verantwoordelijk voor gemeenschappelijke vervoersbewijzen.*

*Wat willen de vier bedrijven samen realiseren met deze overname? Hoe komt dit de reiziger ten goede? Wat zal de eerste stap zijn? Hoeveel kost*

*étape? Quel est le coût de l'opération? Le ministre peut-il fournir davantage de détails sur la participation de la SNCB dans BMC, y compris en termes d'investissements?*

**15.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Par l'acquisition de Stoomlink, BMC étend la maintenance et le développement du système de billetterie pour les transports en commun de la société MoBIB et d'éventuelles nouvelles solutions numériques sont prévues pour les voyageurs multimodaux. BMC répond ainsi également au souhait de faciliter les déplacements en transports publics pour les clients intermodaux. À terme, les nouvelles solutions intégreront également les partenaires particuliers des sociétés de transports. L'objectif est de contribuer à un grand transfert modal vers des formes de mobilité durable grâce à une meilleure coordination des transports publics.

La fourniture d'informations en temps réel aux voyageurs et la simplification de l'ensemble du trajet par le biais de la numérisation sont importantes pour rendre les transports publics plus attrayants. Les quatre sociétés de transports y oeuvrent ensemble depuis des années, ce dont témoigne la carte MoBIB, l'instauration du Brupass et du Brupass XL, ainsi que le planificateur d'itinéraire commun SMOP. L'acquisition permettra d'accélérer l'introduction de nouveaux outils numériques communs et innovants. Le conseil d'administration de BMC a mené une étude de *due diligence* préalablement à l'acquisition. Toutes les actions de Stoomlink ont été acquises à l'aide de fonds propres de BMC.

La SNCB ne souhaite pas communiquer le coût de la reprise. La société détient 18,6 % des actions de BMC. En 2022, la SNCB paiera 400 000 euros de licence annuelle, comme les autres opérateurs publics.

**15.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Jusqu'à présent, j'ai appris peu de nouveau et de concret sur ce qui découlera de cette intégration. Va-t-on, par exemple, travailler ensemble à l'élaboration d'une plate-forme axée sur un service MaaS (*Mobility as a Service*)? Quoi qu'il en soit, il s'agit d'une évolution intéressante et les bonnes intentions ne manquent pas.

*L'incident est clos.*

**16 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de dépasser pour les camions en cas de précipitations" (55024980C)**

*de overname? Kan de minister het belang van de NMBS in BMC nader verduidelijken, ook qua investeringen?*

**15.02 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Met de overname van Stoomlink breidt BMC het onderhoud en de ontwikkeling van het gemeenschappelijke vervoersbewijzensysteem van de maatschappij MoBIB uit en plant men mogelijke nieuwe digitale oplossingen voor multimodale reizigers. BMC speelt daarmee ook in op de wens om reizen met het openbaar vervoer voor intermodale klanten makkelijker te maken. Op termijn zullen de nieuwe oplossingen ook particuliere partners van de vervoersmaatschappijen integreren. Het doel is om bij te dragen tot een grote modale shift naar vormen van duurzame mobiliteit via een beter op elkaar afgestemd openbaar vervoer.

Realtime reizigersinformatie en de vereenvoudiging van het hele reistraject via digitalisering zijn belangrijk om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. De vier vervoersmaatschappijen werken daartoe al jaren samen, getuige de MoBIB-kaart, de invoering van de Brupass en Brupass XL, en de gemeenschappelijke routeplanner SMOP. De overname zal de invoering van nieuwe gemeenschappelijke en innovatieve digitale hulpmiddelen versnellen. De raad van bestuur van BMC heeft voor de overname eerst een *due diligence* onderzoek uitgevoerd. Alle aandelen van Stoomlink werden overgenomen met eigen middelen van BMC.

De NMBS wil de kostprijs van de overname niet communiceren. De maatschappij bezit 18,6 % van de aandelen van BMC. In 2022 betaalt de NMBS 400.000 euro als jaarlijkse licentie, zoals de andere publieke operatoren.

**15.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik hoor voornamelijk weinig nieuwe, concrete dingen die zullen voortvloeien uit deze integratie. Zal men bijvoorbeeld gezamenlijk werken aan een platform rond Mobility as a Service (MaaS)? Het is alleszins een interessante evolutie, met veel goede intenties.

*Het incident is gesloten.*

**16 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag" (55024980C)**

**16.01 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Depuis 2004, il est interdit aux camions de dépasser sur les autoroutes par temps de pluie, mais le maintien de cette règle n'est pas une sinécure. Selon la Febetra, rejointe par l'Institut Vias, aucune étude n'a démontré que l'interdiction de dépasser avait un quelconque effet sur la sécurité routière.

Le ministre dispose-t-il de chiffres relatifs au nombre d'infractions au cours des cinq dernières années? L'interdiction de dépasser sera-t-elle maintenue dans le nouveau Code de la route? Quelle est la position du ministre au sujet des contrôles par le biais des caméras ANPR? Est-il exact qu'une telle interdiction n'existe qu'en Belgique? Des raisons particulières justifient-elles le maintien de l'interdiction dans notre pays? Est-il exact qu'il n'existe aucune preuve scientifique d'un effet positif sur la sécurité routière? En effet, cette disposition va à l'encontre du jugement instinctif de nombreux automobilistes. Quelles sont les principales raisons des accidents sur les autoroutes par temps de pluie?

**16.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La sécurité routière est une priorité absolue. Tous les ministres de la Mobilité du pays travaillent ensemble à la réalisation de l'objectif "All For Zero". Le 23 novembre, nous avons présenté le premier plan interfédéral de sécurité routière.

Mes services ne disposent pas de chiffres sur le nombre d'infractions commises par des camionneurs pour non-respect de l'interdiction de dépasser en cas de précipitations. Les ministres de l'Intérieur et de la Justice sont mieux placés pour répondre aux questions dans ce domaine.

L'interdiction de dépasser est maintenue dans le projet de réforme du Code de la route. Les travaux relatifs à ce projet ayant redémarré récemment, tout est encore possible. À mon estime, l'interdiction de dépasser doit être maintenue. L'absence de preuves scientifiques quant à l'effet de cette mesure sur la sécurité routière ne signifie pas que nous devons la lever. Tout automobiliste dont le véhicule a été dépassé par un camion par temps de pluie sait qu'il ne s'est pas senti particulièrement en sécurité à ce moment-là. Cette interdiction de dépasser a été instaurée afin de renforcer la sécurité routière; elle est indépendante de l'état de nos routes. Que notre pays soit un cas isolé ne change rien au fait qu'il s'agit d'un choix défendable.

Toute technologie pouvant contribuer à une application plus efficace des règles doit être accueillie favorablement. L'interdiction de dépasser

**16.01 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Sinds 2004 geldt er een inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen bij regenweer, al is de handhaving van die regel geen sinecure. Volgens Febetra, bijgetreden door Vias, is er geen enkele studie die aantoonst dat het inhaalverbod enig effect heeft op de verkeersveiligheid.

Beschikt de minister over cijfers van het aantal overtredingen in de afgelopen vijf jaar? Blijft het inhaalverbod gehandhaafd in de nieuwe wegcode? Hoe staat de minister tegenover controle via ANPR-camera's? Klopt het dat een dergelijk verbod enkel in België bestaat? Zijn er specifieke redenen om het verbod bij ons te verdedigen? Klopt het dat er geen wetenschappelijk bewijs is dat een positieve impact op de verkeersveiligheid aantoonst? Dat gaat immers in tegen het gevoel van veel automobilisten. Wat zijn de belangrijkste redenen van ongevallen op de snelwegen bij regenweer?

**16.02 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Verkeersveiligheid is een topprioriteit. Alle mobiliteitsministers van dit land werken samen aan het doel All For Zero. Op 23 november hebben wij het eerste interfederale verkeersveiligheidsplan gepresenteerd.

Mijn diensten hebben geen cijfers over het aantal overtredingen op het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag. De ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie zijn daarvoor beter geplaatst.

Het inhaalverbod blijft behouden in het ontwerp tot hervorming van de wegcode. De werkzaamheden over dit ontwerp zijn sinds kort weer opgestart, alles is nog mogelijk. Ik vind dat het inhaalverbod behouden moet blijven. Het is niet omdat er geen wetenschappelijke bewijzen zijn over het effect op de verkeersveiligheid dat we het moeten opheffen. Iedere bestuurder die al werd ingehaald door een vrachtwagen bij neerslag, weet dat dit niet als erg veilig aanvoelt. Dit inhaalverbod is er gekomen ter bevordering van de verkeersveiligheid, met de staat van onze wegen heeft het niets te maken. Dat België een unicum is, verandert niets aan het feit dat het een verdedigbare keuze blijft.

Elke technologie die kan bijdragen tot een efficiëntere handhaving is toe te juichen. Het inhaalverbod is opgenomen in de lijst van

a été ajoutée à la liste des infractions détectables par des dispositifs automatiques sans agent.

**16.03 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Que nous soyons un cas isolé n'a aucune importance. L'utilité de cette règle ne fait aucun doute. La piste de l'utilisation de caméras de reconnaissance de plaques afin de contrôler le respect de la mesure en question mérite assurément d'être explorée.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 55024981C de M. Van den Bergh et 55024998C de Mme Buyst sont transformées en questions écrites.

**17 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Lineas" (55025013C)**

**17.01 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Depuis la libéralisation du transport de marchandises, Lineas contrôle 70 % du marché, ce qui correspond quasiment à un monopole. Et pourtant, l'entreprise ne se porte pas bien. Tous les transporteurs de marchandises privés européens sont dans le rouge et seuls les transporteurs de marchandises publics ou les entreprises qui reçoivent suffisamment d'aide des pouvoirs publics parviennent à se maintenir.

L'année dernière, Lineas a enregistré une perte de 57 millions d'euros. L'entreprise plie sous une charge énorme de dettes de 270 millions d'euros. Sa situation est plus défavorable que celle de l'ex-SNCB Logistics. Pour combler ses dettes, Lineas a vendu la plus grande partie de son matériel ferroviaire pour le relouer ensuite. Dans l'intervalle, Bernard Gustin a été désigné comme président.

Lineas risque-t-elle de tomber en faillite? Dans ce cas de figure, comment le transport de marchandises par voie ferrée pourra-t-il rester opérationnel en Belgique? Lineas prépare-t-elle sa vente à DB Cargo? La SFPI, qui possède 10 % de Lineas, donnera-t-elle son accord sur cette transaction? Le ministre préfère-t-il une reprise par une entreprise étrangère ou une reprise par la SNCB? Est-il toujours convaincu que le transport de marchandises par voie ferrée va doubler d'ici 2030?

**17.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je renvoie aux réponses données précédemment sur le sujet lors des réunions de commission du 7 décembre 2021 et du 18 janvier 2022. Concernant le rôle de la SFPI, je renvoie vers le ministre des Finances. Je ne ferai aucun commentaire quant à la situation financière d'un opérateur privé.

overtredingen die met onbemande, automatisch werkende toestellen kunnen worden opgespoord.

**16.03 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Het is helemaal niet erg dat wij een unicum zijn. De regel heeft zeker nut. De inzet van de ANPR-camera's om de naleving te controleren, is zeker het onderzoeken waard.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55024981C van de heer Van den Bergh en 55024998C van mevrouw Buyst worden omgezet in schriftelijke vragen.

**17 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Lineas" (55025013C)**

**17.01 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Sinds de liberalisering van het goederenvervoer heeft Lineas 70 % van de markt in handen, wat bijna een monopoliepositie is. Toch gaat het niet goed met het bedrijf. Alle Europese private goederenvervoerders maken verlies, alleen publieke goederenvervoerders of bedrijven die voldoende overheidssteun ontvangen, houden stand.

Lineas boekte het afgelopen jaar 57 miljoen euro verlies en gaat gebukt onder een schuldenlast van maar liefst 270 miljoen euro. Daarmee doet ze het slechter dan het toenmalige NMBS Logistics. Om de schuldenput te dempen, heeft Lineas het gros van zijn spoormaterieel verkocht om het nadien opnieuw te huren. Ondertussen is Bernard Gustin aangesteld als voorzitter.

Bestaat de kans dat Lineas failliet gaat? Hoe zal het vrachtverkeer per spoor in dat geval operationeel kunnen blijven in België? Bereidt Lineas een verkoop voor aan DB Cargo? Zal de FPIM, die 10 % van Lineas bezit, hiermee akkoord gaan? Verkiest de minister een overname door een buitenlandse onderneming of een overname door de NMBS? Gelooft hij nog steeds dat het goederenvervoer per spoor tegen 2030 zal verdubbelen?

**17.02 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik verwijs naar eerdere antwoorden over dit onderwerp in de commissievergaderingen van 7 december 2021 en 18 januari 2022. Voor de rol van de FPIM verwijs ik naar de minister van Financiën. Ik geef geen commentaar op de financiële situatie van een private exploitant.

Nous ne devons craindre aucune menace de pénurie de locomotives ou de wagons. Mes ambitions pour le transport des marchandises ne sont dès lors pas compromises. L'objectif que je poursuis et qui vise à doubler le fret ferroviaire d'ici à 2030 sera développé dans un plan d'action concret que mon cabinet prépare en concertation avec le secteur.

Selon les dernières données du Service de Régulation du Transport ferroviaire, le tonnage transporté a augmenté de 3,65 % entre 2012 et 2017. Les entreprises du marché belge du fret ferroviaire concurrentes de Lineas détiennent une part de marché de 30 %, affichant une croissance de 33 % sur 5 ans.

Les partenaires du secteur ferroviaire sont des alliés dans la réalisation du transfert modal vers le rail.

**17.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Que Lineas soit en perte pose tout de même un problème. Les syndicats s'inquiètent également. Nous plaçons pour que le transport de marchandises par voie ferrée revienne dans le giron public. C'est la seule façon d'inverser véritablement la vapeur et d'atteindre les objectifs.

*L'incident est clos.*

#### **18 Questions jointes de**

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les caméras de surveillance à la gare de Marloie" (55025099C)
- Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurisation des gares de villes moyennes" (55025746C)

**18.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen):** Selon la presse, le guichet de la gare de Marloie, fermé suite à un incendie en novembre, rouvrira en mars. La SNCB avait annoncé l'installation de caméras de surveillance dans cette gare, reliées au Security Operations Center de la SNCB.

De quel type de caméras s'agit-il? Que filment-elles? Enregistrent-elles les images? Combien de temps les conserve-t-on? De quelle législation relèvent ces caméras? La SNCB et Infrabel en utilisent-elles de semblables ailleurs?

**18.02 Hervé Rigot (PS):** La semaine dernière, on

Er dreigt geen tekort aan locomotieven of rijtuigen. Mijn ambities voor het goederenvervoer komen dan ook niet in het gedrang. Mijn doelstelling om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen, zal worden uitgewerkt in een concreet actieplan dat door mijn kabinet, in overleg met de sector, wordt voorbereid.

Volgens de jongste gegevens van de Dienst Regulering van het spoorwegvervoer is de vervoerde tonnage tussen 2012 en 2017 met 3,65 % toegenomen. De ondernemingen op de Belgische markt voor goederenvervoer per spoor die concurreren met Lineas hebben een marktaandeel van 30 %, met een groei van 33 % over 5 jaar.

De partners van de spoorsector zijn bondgenoten om de modal shift naar het spoor te realiseren.

**17.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Het is toch problematisch dat Lineas verlieslatend is. Ook de vakbonden maken zich zorgen. Wij pleiten ervoor om het goederenvervoer per spoor opnieuw in overheidshanden te geven. Alleen op die manier zullen we een echte omslag kunnen bewerkstelligen en de doelstellingen kunnen halen.

*Het incident is gesloten.*

#### **18 Samengevoegde vragen van**

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bewakingscamera's in het station Marloie" (55025099C)
- Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beveiliging van de stations van middelgrote steden" (55025746C)

**18.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen):** Volgens de pers zal het loket van het station Marloie, dat in november ten gevolge van een brand gesloten werd, in maart opnieuw geopend worden. De NMBS heeft aangekondigd dat er bewakingscamera's geïnstalleerd zullen worden in dat station, die verbonden zullen worden met het Security Operations Center van de NMBS.

Over welk type van camera's gaat het? Wat wordt er precies gefilmd? Worden de beelden opgeslagen? Hoelang worden ze bewaard? Welke wetgeving is er van toepassing op die camera's? Gebruiken de NMBS en Infrabel elders gelijkaardige camera's?

**18.02 Hervé Rigot (PS):** Vorige week werden er

a vandalisé l'intérieur et l'extérieur de la gare de Waremme. La disparition d'une présence humaine dans les stations facilite ce type de délits.

Quelles solutions envisagez-vous pour que les gares des villes moyennes restent en sécurité, malgré la fermeture des guichets? Augmenterez-vous le nombre d'agents Securail? Équiperez-vous les gares de caméras pour pouvoir identifier les auteurs d'actes malveillants?

**18.03** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La sécurité des voyageurs et du personnel est une priorité non négociable: pas de liberté sans sécurité!

Suite à la discussion de février sur la fermeture de guichets, j'ai obtenu des garanties, comme le maintien de salles d'attente couvertes et chauffées, des heures d'ouverture élargies, le passage quotidien de collaborateurs de la SNCB et des conditions préférentielles pour l'occupation par des ASBL ou les communes dans les gares.

Depuis juillet 2021, une réorganisation de Securail est en cours. L'engagement de 25 agents supplémentaires est prévu et le cadre augmente régulièrement. Les caméras font partie de l'approche globale de la sécurité et s'inscrivent dans les analyses de risques de la SNCB.

La surveillance par caméras est l'une des solutions de sécurité figurant dans les missions de la SNCB. Elles assurent une surveillance préventive à distance, vérifient la véracité des alarmes, guident à distance le personnel de sécurité et la police lors d'une intervention et soutiennent les enquêtes.

Elles ressortissent à la loi Caméras et à la législation sur la protection des données à caractère personnel. Il s'agit de caméras fixes ayant pour but de prévenir et déceler des infractions contre des personnes ou des biens. Elles sont placées en fonction de l'analyse de risques du Corporate Security Service de la SNCB. Des caméras peuvent aussi être installées dans d'autres infrastructures de la SNCB ou d'Infrabel, pour protéger des bâtiments, parkings ou voies.

Les images sont conservées pendant 7 jours et

vernielingen aangericht aan de binnen- en buitenkant van het station Borgworm. Door de verminderde aanwezigheid van personeel in de stations wordt het gemakkelijker om dergelijke misdrijven te plegen.

Welke oplossingen overweegt u om ervoor te zorgen dat men zich in de stations van middelgrote steden nog veilig kan voelen, ondanks de sluiting van de loketten? Zult u het aantal Securailagenten opvoeren? Zult u de stations met camera's uitrusten om personen die zich misdragen te kunnen identificeren?

**18.03** Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De veiligheid van de reizigers en het personeel is een prioriteit waarover niet onderhandeld kan worden: geen vrijheid zonder veiligheid!

Naar aanleiding van de discussie in februari over de sluiting van de loketten heb ik garanties gekregen, zoals het behoud van de overdekte en verwarmde wachtzalen, ruimere openingsuren, de dagelijkse ronde van NMBS-medewerkers en preferentiële voorwaarden ingeval de stationsruimtes door vzw's of gemeentediensten ingenomen worden.

Sinds juli 2021 is er bij Securail een reorganisatie aan de gang. De aanwerving van 25 extra agenten staat gepland en de personeelsformatie wordt geregeld uitgebreid. De installatie van bewakingscamera's maakt deel uit van een alomvattende veiligheidsaanpak en is één van de maatregelen die in de risicoanalyses van de NMBS aanbevolen worden.

Camerabewaking is een van de veiligheidsoplossingen die deel uitmaken van de opdrachten van de NMBS. De camera's worden ingezet voor preventieve bewaking op afstand, om na te gaan of een alarm terecht is, om het veiligheidspersoneel en de politie tijdens een interventie op afstand aan te sturen en als ondersteuning in de context van onderzoeken.

Ze ressorteren onder de camerawet en onder de wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens. Het gaat over vaste camera's die gebruikt worden om misdrijven ten aanzien van personen of goederen te voorkomen en op te sporen. De plaats waar ze geïnstalleerd worden, is afhankelijk van de risicoanalyse van de Corporate Security Service van de NMBS. Er kunnen ook camera's geplaatst worden op andere sites van de NMBS of Infrabel om gebouwen, parkings of sporen te beveiligen.

De beelden worden gedurende 7 dagen bewaard en

visionnées par le personnel des *control rooms* de la SNCB. Les services de police y ont accès selon les modalités de la loi.

door het personeel van de controlekamers van de NMBS bekeken. De politiediensten hebben er overeenkomstig de modaliteiten van de wet toegang toe.

**18.04 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Vous avez évoqué le projet de gares vivantes et le nécessaire engagement d'agents Securail pour maintenir la sécurité de gares sans guichetiers. Vous rattrapez ainsi l'incohérence des fermetures passées.

**18.04 Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): U hebt verwezen naar uw project met het oog gericht op levendige stations en verklaard dat er Securailagenten gerekruteerd moeten worden om de veiligheid in de stations zonder loketten te handhaven. Zo biedt u een oplossing voor de incoherente beslissingen over sluitingen in het verleden.

**18.05 Hervé Rigot** (PS): Malgré les moyens mis en œuvre, le vandalisme est un fait dans la gare de Waremmes. Cette gare est agréable en journée, c'est la situation nocturne qui pose problème. Il faut trouver une solution avec la ville et la police locale, mais il y a un rôle que Securail doit jouer, même si je comprends que vos moyens ne sont pas extensibles. J'espère que les auteurs de ces faits pourront être identifiés et poursuivis.

**18.05 Hervé Rigot** (PS): Ondanks de middelen die er ingezet worden, wordt het station Borgworm nog steeds door vandalisme geplaagd. Overdag is het aangenaam in dat station maar 's nachts ontstaan de problemen. Er moet een oplossing gevonden worden in samenwerking met de stad en de lokale politie, maar Securail mag niet afzijdig blijven, ook al begrijp ik dat uw middelen niet eindeloos zijn. Ik hoop dat de daders opgespoord en vervolgd kunnen worden.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **19 Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La réglementation concernant les trotinettes électriques" (55025112C)
- **Katrin Jadin** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les trotinettes électriques" (55025833C)

#### **19 Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De regelgeving betreffende e-steps" (55025112C)
- **Katrin Jadin** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Elektrische steps" (55025833C)

**19.01 Frank Troosters** (VB): Le nombre d'accidents impliquant des trotinettes électriques est en constante augmentation.

**19.01 Frank Troosters** (VB): Het aantal ongevallen met elektrische steps neemt alsmaar toe.

Quel est l'état d'avancement des travaux du groupe de travail interfédéral Mobilité concernant l'adaptation de la législation relative aux trotinettes électriques?

Wat is de stand van zaken in de interfederale werkgroep Mobiliteit over de aanpassing van de regelgeving rond elektrische steps?

**19.02 Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Ce groupe de travail s'est déjà réuni à plusieurs reprises. Sa dernière réunion date du 14 février 2022. Le groupe de travail se penche sur la détermination d'un âge minimum, sur les zones de dépôt et sur d'autres aspects. Entre-temps, les travaux sont terminés et les propositions ont été intégrées dans un projet d'arrêté royal, qui est actuellement soumis à l'avis des Régions.

**19.02 Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Die werkgroep kwam al meermaal bij elkaar, de laatste keer op 14 februari 2022. Ze buigt zich over een minimumleeftijd, dropzones en nog andere zaken. De werkzaamheden zijn inmiddels beëindigd en de voorstellen werden opgenomen in een ontwerp-KB dat nu aan de Gewesten wordt voorgelegd voor advies.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: La question n° 55025132C de M. Van den Bergh est transformée en question écrite. La question n° 55025165 de M. Roggeman

De **voorzitter**: Vraag nr. 55025132C van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 55025165 van de

est reportée.

heer Roggeman wordt uitgesteld.

**20** Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident mortel dans un tunnel ferroviaire de la gare d'Anvers-Central" (55025178C)
- Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les manquements en matière de sécurité ferroviaire" (55025207C)
- Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les manquements en matière de sécurité ferroviaire" (55025821C)

**20** Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dodelijke aanrijding in een spoortunnel van het station Antwerpen-Centraal" (55025178C)
- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tekortkomingen op het stuk van de spoorveiligheid" (55025207C)
- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tekortkomingen op het stuk van de spoorwegveiligheid" (55025821C)

**20.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Le 7 février 2022, un petit garçon âgé de 5 ans a été heurté par un train dans un tunnel ferroviaire sous la gare d'Anvers-Central.

**20.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Op 7 februari 2022 werd een vijfjarige jongen door een trein aangereden in een spoortunnel onder Antwerpen-Centraal.

La présence de personnes dans ce tunnel a-t-elle déjà été constatée auparavant? Quelles mesures de sécurité ont-elles été prises pour éviter ce type d'accidents? Le tunnel ferroviaire et sa voie d'accès sont-ils équipés de caméras? Ces dernières étaient-elles toutes opérationnelles au moment de l'accident? Les images sont-elles visionnées en temps réel? Des mesures ont-elles déjà été prises par la SNCB ou Infrabel depuis cet accident tragique? Le budget pour assurer une sécurisation optimale, par exemple au moyen de tapis anti-intrusion, est-il suffisant?

Werden er al eerder mensen aangetroffen in die spoortunnel? Welke voorzorgsmaatregelen werden er genomen om dergelijke ongevallen te voorkomen? Zijn de spoortunnel en de weg ernaartoe uitgerust met camera's? Waren die alle in gebruik op het moment van het ongeval? Worden ze in realtime bekeken? Heeft de NMBS of Infrabel al maatregelen genomen sinds dat tragisch voorval? Is er voldoende budget voor een optimale beveiliging, bijvoorbeeld via struikelmatten?

**20.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB et Infrabel collaborent à l'enquête judiciaire. Dans l'intérêt de cette enquête, ces sociétés ne peuvent pas en dire davantage sur les circonstances concrètes de l'accident. Elles renvoient pour cela au parquet. Le personnel concerné peut en tout cas compter sur un soutien psychologique.

**20.02** **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De NMBS en Infrabel werken mee aan het gerechtelijk onderzoek. In het belang van het onderzoek kunnen zij niet verder communiceren over de concrete omstandigheden van het ongeluk. Daarvoor verwijzen ze door naar het parket. Het betrokken personeel kan alvast rekenen op psychologische begeleiding.

Infrabel combat activement les comportements dangereux aux abords des voies en investissant des budgets substantiels et dispose déjà depuis quelques années d'un plan de lutte contre les intrusions dans les domaines ferroviaires par la voie de la sensibilisation, de la répression et du renforcement de la sécurité.

Infrabel bestrijdt *trespassing* op actieve wijze door aanzienlijke budgetten te investeren en beschikt al enkele jaren over een plan om de betreding van de spoorwegterreinen tegen te gaan via sensibilisering, repressie en een verhoogde veiligheid.

Il existe de nombreux groupes de travail afin d'améliorer la sécurité du rail. Tous les aspects de l'accident tragique survenu à Anvers feront l'objet d'une analyse approfondie. À la suite de cet accident, j'ai demandé à la SNCB et à Infrabel de poursuivre leurs efforts avec ardeur afin de rendre les chemins de fer belges toujours plus sûrs.

Er bestaan tal van werkgroepen om de spoorveiligheid te verbeteren. Alle aspecten van het tragische ongeval in Antwerpen zullen terdege worden geanalyseerd. Na dit ongeval heb ik de NMBS en Infrabel gevraagd hun inspanningen onverdroten voort te zetten teneinde de Belgische spoorwegen steeds veiliger te maken.

**20.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La

**20.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De



procédure juridique prendra le temps qu'il faudra, mais je souhaite cependant savoir à quelles adaptations la SNCB et Infrabel comptent procéder pour augmenter la sécurité. Nous devons tirer les leçons de cet incident tragique à Anvers.

*L'incident est clos.*

**21 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat léonin lié à la redevance Diabolo" (55025192C)**

**21.01 Frank Troosters (VB):** Tous les voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport de Zaventem doivent acquitter la redevance Diabolo. Celle-ci est une conséquence du contrat qui a été conclu avec la SA Northern Diabolo lors de la réalisation du projet.

Ce contrat peut-il être renégocié? Quelles dispositions contractuelles font obstacle à une renégociation? Que pense le ministre du refus de Northern Diabolo et d'Infrabel de divulguer la teneur du contrat et de fournir des informations sur la vente de billets et les redevances versées? Est-ce conforme aux principes de la publicité de l'administration? Comment le ministre évalue-t-il le succès, les chiffres de fréquentation et les résultats commerciaux du trafic ferroviaire en provenance de Brussels Airport et vers l'aéroport?

**21.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** La convention de concession prévoit que les parties ne peuvent apporter une modification au contrat que dans des cas tout à fait exceptionnels et à des conditions très strictes. De plus, toute modification n'est possible que moyennant l'accord écrit des deux parties. Si Infrabel dénonçait unilatéralement la convention, des dommages et intérêts importants devraient être payés à Northern Diabolo. La convention comporte une clause de confidentialité particulière conforme aux règles de publicité de l'administration.

Plus de 20 % des clients optent pour le train pour se rendre à l'aéroport de Zaventem. Ce pourcentage augmentait chaque année jusqu'à la crise du coronavirus. Brussels Airport et la SNCB encourageront également dans les années à venir les voyageurs à prendre le train vers l'aéroport.

**21.03 Frank Troosters (VB):** La résiliation unilatérale du contrat n'est pas à l'ordre du jour, mais une renégociation est possible si les deux parties y sont disposées. Nous n'avons pas accès aux chiffres relatifs au transport de passagers ou aux indemnités payées à Northern Diabolo. Je le regrette, car il s'agit de moyens publics. Ce contrat

juridische procedure neemt natuurlijk de nodige tijd in beslag, maar ik zou graag weten welke aanpassingen de NMBS en Infrabel zullen doen om ervoor te zorgen dat alles veiliger wordt. Wij moeten lessen trekken uit wat er in Antwerpen is gebeurd.

*Het incident is gesloten.*

**21 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wurgcontract van de Diabolotaks" (55025192C)**

**21.01 Frank Troosters (VB):** Wie van en naar de luchthaven van Zaventem reist, moet een Diabolotaks betalen. Deze taks is het gevolg van het contract dat bij de realisatie van het project werd afgesloten met Northern Diabolo nv.

Kan dat contract worden herzien? Welke contractuele bepalingen staan een heronderhandeling in de weg? Wat vindt de minister van de weigering van Northern Diabolo en Infrabel om de inhoud van het contract vrij te geven en om te communiceren over de ticketverkoop en de betaalde vergoedingen? Past dat wel binnen de principes van openbaarheid van bestuur? Hoe evalueert de minister het succes, de bezettingscijfers en de commerciële resultaten van het treinverkeer van en naar Brussels Airport?

**21.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De *concession agreement* bepaalt dat de partijen slechts in zeer uitzonderlijke gevallen en onder zeer strikte voorwaarden een wijziging kunnen doorvoeren aan het contract. Wijzigingen zijn bovendien enkel mogelijk met een schriftelijk akkoord van beide partijen. Als Infrabel het contract eenzijdig zou opzeggen, moet een aanzienlijke schadevergoeding worden betaald aan Northern Diabolo. De overeenkomst bevat een bijzondere vertrouwelijkheidsclausule die conform de regels inzake de openbaarheid van het bestuur is.

Meer dan 20 % van de klanten kiest voor de trein om naar de luchthaven van Zaventem te reizen. Tot aan de coronacrisis steeg dat percentage elk jaar. Brussels Airport en de NMBS zullen ook de komende jaren reizigers blijven aansporen om te trein te nemen naar de luchthaven.

**21.03 Frank Troosters (VB):** Het eenzijdig opzeggen van het contract is niet aan de orde, maar een heronderhandeling is toch mogelijk als beide partijen daartoe bereid zijn? We krijgen geen inzage in de cijfers van het reizigersvervoer of van de vergoedingen die aan Northern Diabolo zijn betaald. Dat betreurt ik, want het gaat om publieke middelen.

léonin coûte très cher alors que le nombre de voyageurs – 20 %, c'est assez modeste – est décevant.

*L'incident est clos.*

**22** Question de **Hervé Rigot** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'entretien des propriétés d'Infrabel et des ouvrages d'art en particulier" (55025358C)

**22.01** **Hervé Rigot** (PS): Waremmes compte deux voies importantes: la ligne 36 Liège-Bruxelles et la ligne grande vitesse qui suit le tracé de l'E40, ce qui multiplie les ponts ferroviaires et les infrastructures. Pourtant Infrabel entretient mal ses propriétés. Les tags recouvrent les ponts, les herbes folles les terre-pleins, ce qui appelle les dépôts sauvages d'immondices. Les communes, avec le soutien de la Région wallonne, investissent pour la propreté et luttent contre ces dépôts clandestins.

Comment réglerez-vous ce problème récurrent? Allez-vous renforcer les équipes de nettoyage afin de mettre en valeur les ouvrages d'art?

**22.02** **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): De manière générale, Infrabel entretient ses biens, bâtiments et terrains adéquatement. Elle est cependant confrontée à des incivilités et à des actes de vandalisme et doit supporter des frais importants de nettoyage de talus ou d'abords des installations ferroviaires. En cas de dégradations et de dépôts sauvages d'immondices, une plainte est déposée à la police.

Pour Waremmes, il conviendrait d'identifier précisément les sites que vous visez. La ligne ferroviaire s'étend sur 20 kilomètres et les terrains aux abords sont pour la plupart propriété de la SNCB. Les ponts appartiennent pour partie à Infrabel, à la Région wallonne et à la ville de Waremmes.

Je partage votre souci de lutter contre les incivilités aux abords du domaine ferroviaire. Ce n'est qu'ensemble, avec toutes les autorités publiques et chaque individu, que nous y parviendrons.

**22.03** **Hervé Rigot** (PS): Le pont le plus préoccupant est celui à la sortie d'autoroute et la surplombant, sur la Chaussée Romaine. Le tag y est horrible. Il devrait être frotté.

*L'incident est clos.*

Dit wurgcontract kost erg veel terwijl de reizigersaantallen – 20 % is toch niet zo erg veel – ontgoochelend zijn.

*Het incident is gesloten.*

**22** Vraag van **Hervé Rigot** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het onderhoud van de eigendommen en in het bijzonder de kunstwerken van Infrabel" (55025358C)

**22.01** **Hervé Rigot** (PS): Borgworm heeft twee belangrijke spoorlijnen: de lijn 36 Luik-Brussel en de hogesnelheidslijn die het tracé van de E40 volgt, waardoor er veel spoorbruggen en andere infrastructuur aanwezig zijn. Infrabel onderhoudt zijn eigendommen echter slecht. De bruggen zijn bedekt met graffiti, de bermen zitten onder het onkruid, wat aanzet tot sluikestorten. Met de steun van het Waals Gewest investeren de gemeenten in de netheid en gaan ze de strijd aan met het sluikestorten.

Hoe zult u dit terugkerende probleem aanpakken? Zult u de schoonmaakploegen versterken zodat de kunstwerken goed tot hun recht komen?

**22.02** Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): In het algemeen onderhoudt Infrabel zijn goederen, gebouwen en terreinen zoals het hoort. De spoorwegbeheerder wordt echter geconfronteerd met overlast en vandalisme, en moet opdraaien voor aanzienlijke kosten voor de schoonmaak van spoorwegbermen en de omgeving van spoorweginstallaties. Bij vernielingen en sluikestorten dient Infrabel een klacht in bij de politie.

Wat Borgworm betreft, moeten we precies vaststellen over welke sites u het hebt. De spoorlijn strekt zich uit over 20 kilometer, en de omliggende terreinen zijn grotendeels eigendom van de NMBS. De bruggen behoren deels toe aan Infrabel, maar ook aan het Waals Gewest en aan de stad Borgworm.

Ik deel uw bekommernis om ongeregelde heden op en rond de sporen te bestrijden. Daarin kunnen we enkel slagen als we allen, zowel de overheden als de burgers, de handen ineenslaan.

**22.03** **Hervé Rigot** (PS): De brug waar ik me het meest zorgen over maak is de brug bij de afrit van de snelweg die over de snelweg loopt, aan de Chaussée Romaine. Daar werd een afschuwelijke tag aangebracht. Die moet weggeschrobd worden.

*Het incident is gesloten.*

**23 Questions jointes de**

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du train IC Bruxelles-Amsterdam" (55025390C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets néerlandais concernant les trains IC entre Amsterdam et Bruxelles" (55025430C)

**23.01 Frank Troosters (VB):** Afin de réduire la durée du trajet entre Amsterdam et Bruxelles, la NS, la société des chemins de fer néerlandaise, envisage de ne plus desservir plusieurs gares belges, dont celle de Brussels Airport-Zaventem et certaines gares dans la région d'Anvers.

Le ministre est-il au courant de ces projets, et y souscrit-il? Que compte-il entreprendre pour éviter que la NS supprime des arrêts des trains en Belgique?

**23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** La ligne Amsterdam-Bruxelles est une connexion importante, tant pour le transport ferroviaire international que pour le transport ferroviaire intérieur belge. Elle s'inscrit dans ma vision d'un réseau ferroviaire européen solidement charpenté. La coopération actuelle entre la NS et la SNCB au sujet de l'axe Bruxelles-Amsterdam est prévue jusqu'en décembre 2024. Actuellement, des négociations sur la poursuite de la coopération à partir de 2025 se déroulent dans une atmosphère constructive. Plusieurs options sont envisagées pour améliorer la satisfaction des clients.

Sur la base de ce qui est actuellement sur la table, toutes les gares belges qui disposent aujourd'hui d'une connexion directe avec les Pays-Bas continueront à l'avoir après 2024.

**23.03 Frank Troosters (VB):** Je me demande toutefois comment le temps de trajet entre Amsterdam et Bruxelles peut être réduit, comme le souhaite apparemment la NS.

*L'incident est clos.*

**24 Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking SNCB de la gare de Beveren" (55025392C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la SNCB à Beveren" (55025642C)

**24.01 Frank Troosters (VB):** De plus en plus, les parkings des gares deviennent des parkings payants. À Beveren aussi, la SNCB veut rendre son

**23 Samengevoegde vragen van**

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de IC-trein Brussel-Amsterdam" (55025390C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Nederlandse plannen voor de IC-treinen tussen Amsterdam en Brussel" (55025430C)

**23.01 Frank Troosters (VB):** Om de reistijd tussen Amsterdam en Brussel korter te maken overweegt de Nederlandse Spoorwegen (NS) om een aantal Belgische stations, vooral in het Antwerpse en ook Brussels Airport, niet meer te bedienen.

Is de minister op de hoogte van deze plannen? Vindt hij het een goed idee? Wat zal hij doen om te verhinderen dat de NS een aantal Belgische haltes schrapt?

**23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De lijn Amsterdam-Brussel is een belangrijke verbinding, zowel voor het internationale als voor het interne Belgische spoorvervoer. Ze past in mijn visie van een robuust Europees treinnetwerk. De huidige samenwerking tussen de NS en de NMBS op de as Brussel-Amsterdam loopt tot december 2024. Momenteel wordt in een constructieve sfeer onderhandeld over de verdere samenwerking vanaf 2025. Er komen meerdere opties aan bod om de klanttevredenheid te verbeteren.

Op basis van wat er nu op tafel ligt, zullen alle Belgische stations die vandaag een rechtstreekse verbinding hebben met Nederland, die ook nog hebben na 2024.

**23.03 Frank Troosters (VB):** Ik vraag me dan wel af hoe de reistijd tussen Amsterdam en Brussel kan worden verkort, zoals de NS blijktbaar wil.

*Het incident is gesloten.*

**24 Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-parking van het station Beveren" (55025392C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-parking in Beveren" (55025642C)

**24.01 Frank Troosters (VB):** Meer en meer worden de parkings aan stations betalend. Ook in Beveren wil de NMBS haar parking betalend

*parking payant, ce qui a déjà provoqué un tollé.*

*maken, wat daar al tot veel protest leidde.*

*Le ministre confirme-t-il les projets de la SNCB? Ceux-ci vont-ils dans le sens de la vision du ministre, qui vise à stimuler l'utilisation des transports publics? Le ministre a-t-il été contacté en ce qui concerne les projets de la SNCB à Beveren?*

*Bevestigt de minister de plannen van de NMBS? Strookt dit met zijn visie om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren? Werd hij door het gemeentebestuur gecontacteerd?*

**24.02** **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Cette question a déjà été abordée à de nombreuses reprises au sein de notre commission. Je renvoie dès lors à toutes les réponses fournies précédemment.

**24.02** Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): Deze aangelegenheid werd in deze commissie al heel vaak besproken. Ik verwijs dan ook naar al mijn voorgaande antwoorden.

La SNCB consulte toujours les pouvoirs locaux à propos de sa politique de stationnement et elle n'a pas manqué de le faire à Beveren. Elle constate que le stationnement payant fonctionne et qu'il favorise, par ailleurs, le transfert modal vers des formes de mobilité vertes et durables.

De NMBS overlegt altijd met de lokale besturen over haar parkeerbeleid en dat gebeurde ook in Beveren. De NMBS heeft vastgesteld dat betalend parkeren werkt en bovendien de modal shift naar duurzame en groene mobiliteitswijzen stimuleert.

**24.03** **Frank Troosters** (VB): Le futur stationnement payant à Beveren n'est clairement pas au goût de la population. Cette mesure dissuade de prendre le train. Le parti écologiste Groen a même organisé une action de protestation à la gare de Noorderkempen contre le parking payant.

**24.03** **Frank Troosters** (VB): In Beveren is men duidelijk heel ongelukkig over de komst van het betalend parkeren. Het nemen van de trein wordt er door ontmoedigd. Groen heeft bij het station Noorderkempen zelfs een protestactie gehouden tegen betaald parkeren.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**25** **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de l'accessibilité des gares" (55025397C)**

**25** **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de toegankelijkheid van stations" (55025397C)**

**25.01** **Frank Troosters** (VB): Sur les 250 millions d'euros que le gouvernement fédéral prévoit d'investir dans les chemins de fer d'ici 2024, la SNCB souhaite utiliser 28 millions d'euros pour améliorer l'accessibilité des gares.

**25.01** **Frank Troosters** (VB): Van de 250 miljoen euro die de federale overheid tegen 2024 wil investeren in het spoor, zou de NMBS 28 miljoen euro willen aanwenden ter verbetering van de toegankelijkheid van de stations.

*Des moyens supplémentaires seront-ils accordés pour améliorer l'accessibilité? Quelles organisations seront associées aux plans?*

*Komen er nog bijkomende middelen voor het verbeteren van de toegankelijkheid? Welke organisaties zullen worden betrokken bij de plannen?*

**25.02** **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): L'amélioration de l'accessibilité des gares belges est un des objectifs inscrits dans l'accord de gouvernement, dans ma note de politique générale et dans le Plan d'action fédéral handicap. Notre pays compte actuellement 75 gares entièrement autonomes. J'ai l'ambition d'atteindre la barre de 150 gares autonomes d'ici 2025 et de 250 pour 2030.

**25.02** Minister **Georges Gilkinet** (Nederlands): De verbetering van de toegankelijkheid van de Belgische stations staat in het regeerakkoord, in mijn beleidsnota en in het federaal actieplan Handicap. Momenteel zijn er 75 volledig autonome stations in ons land. Ik streef naar 150 stations tegen 2025 en 250 tegen 2030.

J'avais déjà demandé des moyens d'investissement supplémentaires à hauteur de 25 millions d'euros

Ik had reeds 25 miljoen euro extra investeringsmiddelen aangevraagd om de

pour accélérer la modernisation des gares et des points d'arrêt et aménager, par exemple, des quais surélevés et des rampes ou des ascenseurs. Il y a deux semaines, le Conseil des ministres a par ailleurs approuvé mon plan de transition de 250 millions d'euros pour le rail, qui comprend une enveloppe de 28 millions d'euros destinée à améliorer l'accessibilité des gares. Environ la moitié de ce montant doit servir à financer des projets d'accessibilité numérique. La SNCB souhaite affecter le reste de ce budget à la surélévation et à l'équipement des quais. Des travaux visant à améliorer l'accessibilité des voyageurs sont en cours dans 15 gares.

À mes yeux, ces projets ne constituent pas un aboutissement. Je voudrais faire augmenter les budgets disponibles ainsi que le nombre de gares pouvant faire l'objet de tels travaux.

*L'incident est clos.*

**26 Question de Samuel Cogolati à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau canal de fret aérien entre Kashgar et Liège" (55025410C)**

**26.01 Samuel Cogolati (Ecolo-Groen):** *Un canal de fret aérien a été ouvert entre l'aéroport de Kashgar en Chine et celui de Liège.*

*Combien de vols y a-t-il eu ces 12 derniers mois? Des vols sont-ils prévus prochainement ou ont-ils été suspendus? Y a-t-il d'autres connections aériennes directes avec le Xinjiang? Avec quelle autorisation ces vols ont-ils atterri? Pourquoi le premier vol, qui a été opéré sans demande des droits de trafic, n'a-t-il pas été sanctionné?*

**26.02 Georges Gilkinet, ministre (en français):** Les liaisons aériennes entre deux pays sont réglementées par les droits de trafic lors d'accords bilatéraux. L'accord sino-belge spécifie le nombre de liaisons faites par la Chine vers la Belgique et inversement. Le ministre d'un des deux pays ne peut attribuer des droits que pour des compagnies de son pays en assurant ne pas dépasser le nombre de liaisons. Le droit de trafic octroyé à une compagnie belge ne signifie pas l'aéroport de départ mais celui d'arrivée.

Ici, il s'agit d'une compagnie chinoise qui a reçu ses autorisations du ministre chinois sans information préalable de la Belgique, ces autorisations étant

modernisering van stations en haltes te versnellen, door bijvoorbeeld de perrons te verhogen en hellingen of liften te installeren. Twee weken geleden keurde de ministerraad bovendien mijn transitieplan van 250 miljoen euro voor het spoor goed, met hierin nog eens 28 miljoen euro om de toegankelijkheid van de stations te verbeteren. Ongeveer de helft van dat bedrag is bestemd voor digitale toegankelijkheidsprojecten. De rest wil de NMBS besteden aan het verhogen en uitrusten van de platforms. In 15 stations wordt er gewerkt aan meer toegankelijkheid voor de reizigers.

Dit is voor mij geen eindpunt. Ik wil nog verder gaan inzake beschikbare budgetten en inzake het aantal stations dat wordt aangepakt.

*Het incident is gesloten.*

**26 Vraag van Samuel Cogolati aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe luchtlijn voor goederenvervoer tussen Kashgar en Luik" (55025410C)**

**26.01 Samuel Cogolati (Ecolo-Groen):** *Er werd een luchtlijn voor goederenvervoer geopend tussen de luchthaven Kashgar in China en Liege Airport.*

*Hoeveel vluchten werden er de voorbije 12 maanden op die lijn uitgevoerd? Zijn er voor binnenkort nog vluchten gepland of werden de vluchten opgeschort? Zijn er andere rechtstreekse luchtverbindingen met Xinjiang? Met wiens toestemming zijn deze toestellen geland? Waarom werd er voor de eerste vlucht geen boete opgelegd, aangezien die uitgevoerd werd zonder dat er vliegrecchten voor aangevraagd werden?*

**26.02 Minister Georges Gilkinet (Frans):** De luchtverbindingen tussen twee landen worden geregeld door verkeersrechten uit hoofde van bilaterale overeenkomsten. In de Chinees-Belgische overeenkomst werd het aantal verbindingen van China naar België en vice versa vastgelegd. De minister van een van beide landen kan enkel rechten verlenen aan maatschappijen uit zijn land, waarbij hij het aantal verbindingen niet mag overschrijden. Het aan een Belgische maatschappij toegekende verkeersrecht heeft geen betrekking op de luchthaven van vertrek maar op de luchthaven van aankomst.

In dit geval gaat het over een Chinese maatschappij die haar vergunningen van de Chinese minister gekregen heeft zonder dat België daar

conformes aux prérogatives de chaque pays. La DGTA peut seulement vérifier l'application de la réglementation européenne sur le transport de matières dangereuses et le non-dépassement du poids maximal de l'avion au décollage, fixé par le constructeur. Elle fait des inspections ponctuelles pour ceci, les douanes vérifiant les marchandises.

Il y a eu trois vols directs entre Kashgar et Liège les 17, 28 et 29 janvier 2022 et aucun en 2021. Il s'agissait de vols charter ponctuels. D'après mes informations, il n'y aurait pas de suspension de vols ni de vols planifiés, et pas d'autres liaisons aériennes avec le Xinjiang.

Les vols des 28 et 29 janvier ont été opérés sous les droits "vols non réguliers" accordés par mes services. Le vol du 17 janvier ne disposait pas de droit. La DGTA a rappelé à la compagnie que pour des vols à destination ou en provenance d'une destination hors UE, une compagnie européenne devait déposer une demande pour des droits. La compagnie a prétendu ne pas en être informée alors qu'elle a introduit une demande pour les autres vols. S'agissant d'une première infraction, il n'y a pas eu de sanction mais nous resterons vigilants.

**26.03 Samuel Cogolati** (Ecolo-Groen): J'interrogerai aussi le ministre de l'Économie. Notre pays a un devoir de vigilance et de cohérence face au risque d'importations de produits issus du travail forcé, répandu au Xinjiang.

*L'incident est clos.*

#### **27 Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La circulation des trains en cas de tempête" (55025435C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La communication tardive de la SNCB à propos de la tempête Eunice" (55025437C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La tempête Eunice et le trafic ferroviaire" (55025454C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire pendant la tempête Eunice" (55025595C)

**27.01 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Le 18 février 2022, la tempête Eunice a balayé notre pays. À 23 h 30, des centaines de voyageurs

voorafgaandelijk van op de hoogte gebracht werd, aangezien die vergunningen in overeenstemming zijn met de prerogatieven van elk land. Het DGLV kan enkel nagaan of de Europese regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen toegepast wordt en of het door de fabrikant vastgestelde maximumstartgewicht van het vliegtuig niet overschreden wordt. Het voert hiervoor punctuele inspecties uit, waarbij de douane de goederen controleert.

Er zijn drie rechtstreekse vluchten geweest tussen Kashgar en Luik, op 17, 28 en 29 januari 2022 en geen enkele in 2021. Het betrof eenmalige chartervluchten. Volgens mijn informatie zouden er geen vluchten opgeschort of gepland zijn en zouden er geen andere luchtverbindingen met Xinjiang zijn.

De vluchten op 28 en 29 januari werden uitgevoerd op grond van de door mijn diensten verleende rechten op 'niet-geregelde vluchten'. De vlucht van 17 januari had geen rechten. Het DGLV heeft de maatschappij eraan herinnerd dat een Europese maatschappij voor vluchten van of naar een bestemming buiten de EU rechten moet aanvragen. De maatschappij beweerde hiervan niet op de hoogte te zijn, hoewel ze wel een aanvraag voor de andere vluchten ingediend had. Aangezien het over een eerste inbreuk ging, werd er geen sanctie opgelegd maar we zullen waakzaam blijven.

**26.03 Samuel Cogolati** (Ecolo-Groen): Ik zal ook de minister van Economie hierover vragen stellen. Ons land moet waakzaam en consequent zijn ten aanzien van het risico op de invoer van producten die gemaakt zijn door dwangarbeid, een praktijk die in Xinjiang wijdverbreid is.

*Het incident is gesloten.*

#### **27 Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer tijdens stormweer" (55025435C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De laattijdige communicatie van de NMBS over storm Eunice" (55025437C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De storm Eunice en het treinverkeer" (55025454C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer tijdens de storm Eunice" (55025595C)

**27.01 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Op 18 februari 2022 trok de storm Eunice over ons land. Om 23.30 uur zaten er nog steeds honderden

étaient encore bloqués à la suite d'une interruption soudaine du trafic ferroviaire. Les prévisions indiquaient pourtant qu'il s'agirait probablement de la plus grosse tempête depuis 30 ans et une grande partie de la Flandre avait été placée en code orange. Dans le Nord de la France et aux Pays-Bas, la décision d'interrompre le trafic ferroviaire avait été prise dès le 17 février. Chez nous, cette annonce n'a été faite qu'à 11 h 00 le 18 février, alors que des milliers de navetteurs avaient déjà pris le train. Et pour couronner le tout, le site et l'app de la SNCB ne fonctionnaient plus.

Le porte-parole d'Infrabel a déclaré que l'on espérait que les trains pourraient néanmoins rouler et que les Pays-Bas ont une autre culture, comme si arrêter les trains s'apparentait à une sorte de folklore local! Les Pays-Bas ne voulaient tout simplement prendre aucun risque.

Pourquoi a-t-on attendu si longtemps dans notre pays? Quand la décision a-t-elle finalement été prise? Comment a-t-elle été communiquée aux voyageurs? Quelle a été la cause des problèmes techniques survenus sur l'app et sur le site? À l'avenir, comment éviter une telle catastrophe au niveau de la communication? Quelle est la position du ministre à l'égard de la culture néerlandaise de la sécurité dans laquelle on agit plus vite à titre préventif?

**[27.02] Frank Troosters (VB):** *Contrairement aux entreprises ferroviaires des pays voisins, la SNCB a attendu le jour même de la tempête pour annoncer son impact sur le trafic ferroviaire.*

*Comment l'expliquer? Quelles sont les procédures prévues par la SNCB en cas d'intempéries annoncées?*

**[27.03] Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** Je tiens à témoigner mon soutien à tous les usagers du rail qui ont subi des désagréments après l'arrêt du trafic ferroviaire en raison de la tempête. Je suis conscient de l'incidence que cette mesure a eue sur les personnes qui se sont retrouvées bloquées. Infrabel a également déjà présenté ses excuses à cet égard.

Lorsque des événements extrêmes susceptibles d'avoir une incidence sur le réseau ferroviaire sont constatés, Infrabel en informe les opérateurs ferroviaires 48 heures à l'avance. En l'espèce, Infrabel a informé les opérateurs ferroviaires le 16 février 2022 de l'arrivée de la tempête Eunice. À ce moment-là, l'IRM annonçait encore le code jaune. Le 17 février, nous sommes passés au code orange.

reizigers vast, omdat het treinverkeer plots werd stilgelegd. Nochtans werd voorspeld dat het wellicht om de zwaarste storm in 30 jaar zou gaan en werd code oranje afgekondigd in een groot deel van Vlaanderen. In Noord-Frankrijk en Nederland werd al op 17 februari beslist om het treinverkeer stil te leggen. Bij ons kwam dat bericht pas om 11.00 uur op 18 februari, nadat duizenden pendelaars al met de trein vertrokken waren. Daarbovenop bleken ook nog eens de website en de app van de NMBS plat te liggen.

De woordvoerder van Infrabel zei dat men had gehoopt dat de treinen toch nog zouden kunnen rijden en dat er in Nederland een andere cultuur bestaat, alsof het daar een soort van folklore is om treinen stil te leggen! Men wilde in Nederland gewoon geen enkel risico lopen!

Waarom heeft men bij ons zolang gewacht? Wanneer werd uiteindelijk de beslissing genomen? Hoe werd dit met de reizigers gecommuniceerd? Wat was de oorzaak van de technische storingen aan de app en de website? Hoe zal een dergelijke communicatieve ramp in de toekomst vermeden kunnen worden? Hoe staat de minister tegenover de Nederlandse veiligheidscultuur, waar er sneller preventief wordt ingegrepen?

**[27.02] Frank Troosters (VB):** *In tegenstelling tot in onze buurlanden werd bij de NMBS gewacht tot op de dag van de storm zelf om over de impact op het treinverkeer te communiceren.*

*Hoe komt dat? Welke procedures bestaan er bij de NMBS bij aangekondigd slecht weer?*

**[27.03] Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Ik wil hier mijn medeleven betuigen aan alle treinreizigers die door de storm hinder hebben ondervonden na het stilleggen van het treinverkeer. Ik ben mij bewust van de impact op personen die daardoor vastzaten. Ook Infrabel heeft hiervoor al zijn excuses aangeboden.

Wanneer er extreme gebeurtenissen worden vastgesteld die een impact kunnen hebben op het spoornet, brengt Infrabel de spooroperatoren daarvan 48 uur op voorhand op de hoogte. In dit geval bracht Infrabel de spooroperatoren op 16 februari 2022 op de hoogte van de komst van de storm Eunice. Het KMI gaf op dat moment nog code geel.

Infrabel et la SNCB coopèrent étroitement avec l'IRM. Sur la base des informations de l'IRM, elles décident si la situation peut avoir des conséquences sur l'exploitation du réseau ferroviaire. Le seul objectif est de garantir la sécurité des passagers et du personnel.

Le 18 février 2022 à 9 h, Infrabel a décidé de fermer une partie du réseau ferroviaire de 14 à 18 h. Infrabel a partagé une carte du réseau indiquant les lignes ferroviaires touchées. Infrabel et la SNCB ont décidé de communiquer conjointement aux voyageurs qu'ils devaient rentrer chez eux avant midi et que le trafic ferroviaire reprendrait à partir de 18 h. Une alerte a été communiquée par Belga, par une campagne dans les médias et sur les médias sociaux, et des informations ont été partagées via l'application de la SNCB.

Le site web de la SNCB a été indisponible pendant 50 minutes en raison d'une surcharge. Des mesures ont été immédiatement prises pour augmenter la capacité des centres de données.

La France a annoncé le jeudi 17 février 2022 que la circulation des trains aux points frontaliers serait suspendue à partir du vendredi après-midi. Les Chemins de fer néerlandais ont également annoncé le jeudi soir que le trafic ferroviaire serait totalement interrompu le 18 février à partir de 14 h aux Pays-Bas.

En Belgique, les recommandations de l'IRM sont passées du code jaune au code orange le 17 février 2022. Sur la base de ces nouvelles recommandations, Infrabel a eu des contacts fréquents avec la SNCB, les sociétés Thalys, Europstar et Lineas et les a averties que le réseau ferroviaire pourrait être perturbé. On pensait alors que les prévisions de l'IRM – qui ne concernaient qu'une partie du pays – pouvaient encore évoluer positivement, mais il est apparu le 18 février que des mesures visant à garantir la sécurité du rail seraient nécessaires.

La sécurité ferroviaire a été garantie à tout moment. Nous ne pouvons que saluer le travail des équipes opérationnelles d'Infrabel et de la SNCB qui se sont investies des jours durant afin de parvenir à maîtriser la situation après le passage de la tempête.

Ainsi, le trafic ferroviaire a pu être rétabli progressivement le 18 février à partir de 18 heures et revenir à une situation quasi normale le 19 février, contrairement à ce qui fut le cas dans les

Infrabel en de NMBS werken intensief samen met het KMI. Op basis van de informatie van het KMI beslissen ze of de situatie gevolgen kan hebben voor de werking van het spoornet. Het enige doel is daarbij het garanderen van de veiligheid van de reizigers en het personeel.

Op 18 februari 2022 om 9.00 uur besliste Infrabel om een deel van het spoornet te sluiten van 14.00 uur tot 18.00 uur. Infrabel heeft een netwerkkaart gedeeld met de getroffen spoorlijnen. Infrabel en de NMBS besloten om samen te communiceren naar de reizigers toe dat zij voor de middag naar huis moesten terugkeren en dat het treinverkeer naar verwachting vanaf 18.00 uur terug op gang zou komen. Er werd een Belga-alarm uitgestuurd, een campagne in de media en op sociale media gevoerd en informatie gedeeld via de app van de NMBS.

De NMBS-website lag gedurende 50 minuten plat door overbelasting. Meteen werden er in de datacenters maatregelen genomen om de capaciteit te verhogen.

Frankrijk kondigde op donderdag 17 februari 2022 aan dat het treinverkeer aan de grenspunten vanaf vrijdagmiddag zou worden opgeschort. Ook de NS kondigde donderdagavond aan dat het treinverkeer op 18 februari vanaf 14.00 uur in Nederland volledig zou worden stilgelegd.

In België zijn de aanbevelingen van het KMI op 17 februari 2022 veranderd van code geel naar code oranje. Op basis van deze nieuwe aanbevelingen had Infrabel frequent contact met de NMBS, Thalys, Europstar en Lineas en verwittigde hen dat het spoornet mogelijk verstoord zou kunnen zijn. Men dacht toen dat de voorspellingen van het KMI – die slechts een deel van het land betroffen – nog positief konden evolueren, maar op 18 februari bleek dat er maatregelen om de veiligheid van het spoor te garanderen, noodzakelijk waren.

De spoorveiligheid is wel te allen tijde gegarandeerd gebleven. We kunnen alleen maar lof hebben voor het werk van de operationele ploegen van Infrabel en de NMBS die zich dagenlang hebben ingezet om de situatie te beheersen na de doortocht van de storm.

Hierdoor kon het treinverkeer op 18 februari vanaf 18.00 uur opnieuw op gang komen en verliep het op 19 februari bijna terug helemaal normaal, dit in tegenstelling tot in onze buurlanden.



pays avoisinants.

L'attitude attentiste adoptée dans la prise de décision – même si elle était justifiée – a effectivement causé des problèmes. Certains points peuvent assurément encore être améliorés sur le plan de la communication. Immédiatement après la communication d'Infrabel, j'ai manifesté mon mécontentement quant à la tardiveté des actions. J'ai immédiatement demandé une évaluation à Infrabel afin d'éviter que de telles situations se reproduisent à l'avenir. Le principe directeur doit toujours être de fournir des informations claires et surtout à temps, y compris et en particulier dans les situations d'urgence.

**27.04 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Je trouve incompréhensible qu'on ait espéré jusqu'au matin du vendredi 18 février que l'impact de la tempête serait limité, alors que la veille, toutes les informations possibles mettaient en garde contre le code orange et la plus grosse tempête des trente dernières années. En France et aux Pays-Bas, des mesures ont été prises à juste titre. Dans notre pays, elles ont été prises trop tard.

Je me réjouis que le ministre ait réagi le jour même. Aujourd'hui, il déclare qu'Infrabel a décidé à 9 heures du matin de suspendre la circulation des trains. Or le premier tweet de la SNCB a été envoyé à 11 h 23. À ce moment-là, des dizaines de milliers de personnes avaient déjà pris le train. C'est inacceptable. Pourquoi n'a-t-on pas informé immédiatement les voyageurs au lieu de faire d'abord toutes sortes de réunions?

Infrabel et la SNCB ont tout simplement abandonné les passagers à leur sort. J'espère que le ministre veillera à ce que cela ne se reproduise pas.

**27.05 Frank Troosters** (VB): Comme mon collègue Vandenbroucke, je trouve incompréhensible qu'une réunion se tienne à 9 heures et que la communication à ce sujet n'ait lieu qu'après 11 heures. L'application et le site n'étaient pas adaptés au nombre d'utilisateurs. Cela peut certainement être amélioré à l'avenir. J'espère qu'Infrabel n'essaiera pas de faire porter le chapeau à l'IRM.

Ce sont les passagers du train qui ont souffert de cet amateurisme. J'espère que les mesures nécessaires seront prises pour éviter que cela ne se reproduise pas à l'avenir.

*Président: Joris Vandenbroucke*

Het uitblijven van een beslissing – ook al was dat te rechtvaardigen – heeft wel degelijk tot problemen geleid. Op het vlak van communicatie zijn er zeker nog verbeterpunten aan te stippen. Meteen na de communicatie van Infrabel heb ik mijn ongenoegen over de laattijdigheid van de acties laten blijken. Ik heb onmiddellijk een evaluatie gevraagd aan Infrabel om dergelijke situaties in de toekomst te voorkomen. Heldere en vooral tijdige communicatie moet steeds de leidraad zijn, ook en zeker in noodsituaties.

**27.04 Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Ik vind het onbegrijpelijk dat men nog tot vrijdagochtend 18 februari heeft gehoopt dat de impact van de storm beperkt zou zijn, terwijl een dag ervoor in alle mogelijke nieuwsberichten werd gewaarschuwd voor code oranje en voor de zwaarste storm in 30 jaar. Terecht heeft men in Frankrijk en Nederland maatregelen genomen. In ons land gebeurde dat te laat.

Ik ben blij dat de minister nog de dag zelf gereageerd heeft. Hij zegt nu dat Infrabel om 9.00 uur besliste om het treinverkeer stil te leggen. De eerste tweet van de NMBS dateert van 11.23 uur. Op dat moment hadden tienduizenden mensen reeds de trein genomen. Dat is onacceptabel. Waarom werden de reizigers niet onmiddellijk geïnformeerd in plaats van eerst allerlei vergaderingen te houden?

Infrabel en de NMBS hebben in deze kwestie de reizigers zonder meer in de steek gelaten. Ik hoop dat de minister ervoor zal zorgen dat dit zich niet meer voordoet.

**27.05 Frank Troosters** (VB): Ook ik vind het onbegrijpelijk dat men om 9.00 uur vergadert en pas na 11.00 uur hierover communiceert. De app en de website waren niet voorzien op de hoeveelheid gebruikers. Dat kan in de toekomst toch veel beter. Ik hoop dat Infrabel de verantwoordelijk niet probeert door te schuiven naar het KMI.

De treinreizigers waren de pineut van al dit amateurisme. Ik hoop dat de nodige maatregelen genomen zullen worden om dit in de toekomst te vermijden.

*Voorzitter: Joris Vandenbroucke*

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 55025481C de M. Loones et 55025515C de M. Senesael sont reportées. La question n° 55025577C de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

**28** Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de suppression de passages à niveau à Bilzen" (55025611C)

**28.01** Wouter Raskin (N-VA): Besix effectue des travaux pour le compte d'Infrabel à Diepenbeek. L'entreprise remplace des passages à niveau par des ponts ou des tunnels. Après un an et demi de travaux, de nombreux problèmes sont apparus, tels que des entrées de garages bloquées, des fissures dans des façades et des infiltrations d'eau dans des caves. Des passages à niveau seront également supprimés à Bilzen.

Quand ces travaux seront-ils entamés? Un cahier des charges a-t-il déjà été établi et un entrepreneur a-t-il été désigné? Les riverains des chantiers de Bilzen risquent-ils également de subir des dommages? Ne serait-il dès lors pas préférable de réaliser un état des lieux au préalable? Serait-il utile, aux yeux du ministre, d'inclure une telle clause dans le cahier des charges?

**28.02** Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Qu'il me soit permis de rassurer les riverains: les nuisances découlant des travaux doivent être limitées dans le temps et dans leur ampleur. Il ne peut être question d'infliger des dégâts permanents à des habitations. Infrabel et l'entrepreneur mettront tout en œuvre pour régulariser la situation.

Les travaux à Bilzen sont prévus pour le deuxième et le troisième trimestre de 2023. Le cahier des charges est en cours d'élaboration et l'entrepreneur ne sera connu qu'après la procédure d'appel d'offres. Une bonne description de la situation avant le début des travaux est importante pour éviter toute discussion. Infrabel confirme qu'au début des travaux, il est toujours procédé à l'établissement d'un état des lieux des infrastructures et maisons avoisinantes. Celui-ci est repris d'office dans chaque cahier des charges.

*L'incident est clos.*

**29** Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du Code de la route" (55025626C)

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55025481C van de heer Loones en 55025515C van de heer Senesael worden uitgesteld. Vraag nr. 55025577C van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**28** Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande afschaffing van overwegen in Bilzen" (55025611C)

**28.01** Wouter Raskin (N-VA): In opdracht van Infrabel voert aannemer Besix in Diepenbeek werken uit waarbij overgangen worden vervangen door een brug of een tunnel. Na anderhalf jaar zijn er tal van problemen, zoals geblokkeerde opritten, scheuren in gevels en water in kelders. Ook in Bilzen zullen er overwegen worden afgeschaft.

Wanneer starten de werken daar? Is er al een bestek opgemaakt en een aannemer aangesteld? Is er ook in Bilzen een risico van schade aan de nabijgelegen huizen? Zou er daarom geen voorafgaande plaatsbeschrijving moeten worden opgesteld? Vindt de minister het zinvol dat in het bestek op te nemen?

**28.02** Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Laat mij ongeruste buurtbewoners geruststellen: hinder ten gevolge van werken moet tijdelijk én beperkt zijn. Er mag ook geen definitieve schade aan woningen zijn. Infrabel en de aannemer zullen het nodige doen om de situatie in orde te brengen.

De werken in Bilzen zijn gepland voor het tweede en derde kwartaal van 2023. Het bestek wordt momenteel opgemaakt en de aannemer zal pas na de aanbestedingsprocedure gekend zijn. Een goede beschrijving van de toestand voor de start van de werken is belangrijk om elke discussie te vermijden. Infrabel bevestigt dat er bij de start van de werken steeds plaatsbeschrijvingen worden opgemaakt van de naburige infrastructuur en de naburige huizen. Dat wordt standaard opgenomen in elk bestek.

*Het incident is gesloten.*

**29** Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van de wegcode" (55025626C)

**29.01 Wouter Raskin (N-VA):** Le nouveau plan interfédéral de sécurité routière a pour ambition de ramener à zéro le nombre de morts sur les routes d'ici 2050. Une des mesures fédérales consiste à moderniser le Code de la route.

Quand pouvons-nous espérer un projet? Comment la concertation avec les Régions se déroule-t-elle?

**29.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** La concertation avec les Régions se déroule de manière constructive, parce que tant mes collègues régionaux que moi-même considérons cet objectif comme une priorité absolue. Le premier plan interfédéral de sécurité routière a été présenté aux états-généraux de la sécurité routière le 23 novembre 2021. Au début de cette année, les travaux de réforme du Code de la route ont repris, le groupe de travail se réunit régulièrement et tout se déroule comme il faut.

Le Code de la route ne sera pas modernisé uniquement dans ce cadre. Nous collaborons avec les Régions pour intégrer d'autres adaptations dans le Code de la route, autour de thèmes tels que les engins de déplacement, le concept de la voie centrale, le stationnement sur des emplacements équipés d'une borne de recharge pour les voitures électriques et la place des vélos couchés sur la voie publique.

**29.03 Wouter Raskin (N-VA):** Quel est le calendrier de toute cette modernisation? Je ne constate ici qu'un échantillon d'annonces de la part du ministre et cela constitue un obstacle à toutes sortes d'initiatives parlementaires.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 50.*

**29.01 Wouter Raskin (N-VA):** Het nieuwe interfederaal plan voor verkeersveiligheid heeft de ambitie om het aantal verkeersdoden tegen 2050 te herleiden tot nul. Een van de federale maatregelen is de modernisering van de wegcode.

Wanneer mogen we een ontwerp verwachten? Hoe verloopt het overleg met de Gewesten?

**29.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Het overleg met de Gewesten verloopt constructief omdat mijn gewestelijke collega's dit net als ik een topprioriteit vinden. Het eerste interfederaal verkeersveiligheidsplan werd op 23 november 2021 voorgesteld op de staten-generaal voor de verkeersveiligheid. Begin dit jaar is de hervorming van de wegcode opnieuw gestart, de werkgroep vergadert geregeld en alles loopt vlot.

De wegcode wordt niet alleen in dit kader gemoderniseerd. We werken samen met de Gewesten ook aan andere aanpassingen van het verkeersreglement. Thema's zijn hierbij onder meer: de voortbewegingstoestellen, het concept van de middenrijbaan, parkeren op plaatsen met laadinfrastructuur voor elektrische auto's en de plaats van ligfietsen op de openbare weg.

**29.03 Wouter Raskin (N-VA):** Wat is de timing van dit alles? Ik stel hier toch vooral een staaltje van aankondigingsbeleid vanwege de minister vast en dit vormt een hinderpaal voor allerlei parlementaire initiatieven.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.50 uur.*