

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

du

MERCREDI 9 MARS 2022

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 9 MAART 2022

Namiddag

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

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

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

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

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

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): Mijnheer de minister, we weten allemaal dat Infrabel de ambitie heeft om zijn overwegen maximaal te sluiten. Ik heb daar een eenvoudige vraag over. Welke overwegen worden er dit jaar gesloten?

01.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Roggeman, dank u voor uw vragen over de overwegen.

Alle maatregelen die bijdragen tot een veiliger verkeer krijgen mijn steun. Dat geldt ook voor het spoorvervoer en het vraagstuk van de overwegen. Die kunnen een zwakke schakel zijn in ons spoorwegnetwerk, in eerste instantie omdat ze het spoorverkeer kunnen storen en ook omdat derden ze kunnen beschadigen. Een vrachtwagen met een openstaande laadbak kan bijvoorbeeld de bovenleiding aan een overweg meenemen, hetgeen een negatieve impact heeft op de stiptheid.

Daarnaast zijn er natuurlijk de talrijke persoonsongevallen. Ik zal nu geen exhaustief overzicht geven van de overwegen die het voorwerp uitmaken van gesprekken over een eventuele sluiting, noch over de plannen voor 2022. Het moet geval per geval worden bekeken of de afschaffing van een overweg een goede optie is. Hierbij dienen de volgende randvoorwaarden in acht te worden genomen: het aantal ongevallen, de drukte van het wegverkeer, de drukte van het treinverkeer, de impact op de omgeving, de technische mogelijkheden enzovoort.

Hoe dan ook zal Infrabel bij een eventuele afschaffing altijd in overleg treden met de betrokken lokale besturen, die op die manier hun bezorgdheden kunnen uiten, zodat Infrabel hier rekening mee kan houden. Mijn kabinet werkt daarom samen met de FOD Mobiliteit aan een strenger wettelijk kader, met objectieve criteria inzake de sluiting. Er wordt ook gezorgd voor een beter overleg tussen Infrabel en de lokale besturen. Zoals gezegd, staat de veiligheid van de overwegen daarbij steeds centraal.

01.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor de duiding.

Ik vind het jammer dat wij op deze eenvoudige vraag geen antwoord krijgen. Ik had graag geweten welke spoorwegoverwegen gesloten zullen worden in de loop van de komende maanden. U hebt duiding gegeven bij de beleidslijnen en criteria, maar daarvan waren wij reeds op de hoogte. Het verbaast mij eigenlijk dat u

geen antwoord kunt geven, want in het verleden was dat steeds wel het geval bij soortgelijke vragen aan u en aan minister Bellot, uw voorganger. Toen kregen we op zo'n eenvoudige feitelijke vraag wel een eenvoudig feitelijk antwoord met opsomming van de gemeenten en de nummers van de overwegen. Ik stel vast dat dit vandaag blijkbaar niet meer lukt of opportuun wordt bevonden. Ik betreur dat. Ik stel dat ook bij andere mondelinge vragen vast. Het wordt steeds moeilijker om op eenvoudige feitelijke vragen een concreet antwoord te krijgen. De transparantie gaat er niet op vooruit.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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): Mijnheer de minister, in uw beleidsnota voor het lopende jaar hebt u aangekondigd dat u een extra aanbod zou invoeren in het kader van het vervoersplan. Het zou gaan om een toename van het treinaanbod met 5 %, met vooral meer treinen 's ochtends, 's avonds en in het weekend. Dat moet natuurlijk betaald worden, vandaar de volgende vragen.

Het bijkomende aanbod is volgens mijn gegevens in voege getreden in december 2021. Is dat kostendekkend voor de NMBS? Wat is het geschatte extra verlies dat er geleden wordt? Is de uitbreiding van het aanbod in de voorbije jaren kostendekkend geweest? Hebt u daar cijfers van?

Wordt aan alle voorwaarden voldaan voor een uitbreiding van het aanbod in het kader van het vervoersplan? Welke voorwaarden worden er eventueel niet gehaald inzake beheerscontract, beschikbaar budget, infrastructuurvergoeding, beschikbaarheid van materieel en personeel, en capaciteit en kwaliteit van de infrastructuur?

Hebt u ook cijfers over het aantal potentiële nieuwe reizigers dat u daarmee wilt aantrekken? Ik meen te weten dat er steeds een studie voorafgaat aan dergelijke capaciteitsuitbreidingen. Kunt u die cijfers ter beschikking stellen van deze commissie?

02.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, zoals u weet hebben de gezondheidscrisis en de daaruit voortvloeiende maatregelen, met name op het gebied van het verplichte telewerk, een grote impact gehad op de NMBS. Daarom heb ik er bij de federale regering op aangedrongen dat de NMBS de nodige compensaties zou krijgen om de daling van inkomsten ten gevolge van de pandemie op te vangen.

Ik herinner eraan dat de NMBS tijdens de hele crisis haar diensten heeft gehandhaafd en dat de bevolking en ook het medische personeel daardoor in de beste omstandigheden konden blijven reizen, gelet op de gezondheidssituatie. In deze context worden de geplande verlengingen van het vervoersplan 2023 ingezet, in de wetenschap dat de NMBS werkt aan haar nieuwe vervoersplan 2023-2026, door de paradigmawijzigingen te integreren die verband houden met de nieuwe verplaatsingsgewoonten en door relevante oplossingen te ontwikkelen om deze aan te pakken.

Het antwoord op de vragen betreffende het voldoen aan de voorwaarden voor de uitbreiding van het aanbod luidt telkens positief.

Wat het beheerscontract betreft, de productie ligt hoger dan 110.000 treinkilometer per weekenddag en hoger dan 220.000 treinkilometer per werkdag. Er wordt dus integraal tegemoetgekomen aan het beheerscontract.

Het vervoersplan zelf moet door de ministerraad worden goedgekeurd om te zien of het uitgerolde aanbod in overeenstemming is met de verwachtingen van de Staat.

De uitbreiding van het aanbod voor deze twee jaar was juist gebudgetteerd, zowel in het jaarbudget van de onderneming als in het ondernemingsplan. De financiering van de aan Infrabel te betalen infrastructuurvergoeding is eveneens opgenomen in de budgetten en in het ondernemingsplan. De nodige aanwervingen werden gedaan om het nieuwe aanbod te kunnen realiseren. Toen corona hoog oplaaide,

vooral tijdens de eerste en de vierde golf van de pandemie, had de NMBS net als andere industriële sectoren te kampen met een hoog absenteïsmecijfer, waardoor ze haar aanbod tijdelijk moest terugschroeven. Deze situatie zou zich echter in dezelfde mate hebben voorgedaan indien de NMBS haar aanbod niet had uitgebreid in december 2020.

Het vervoersplan werd in zijn geheel besproken met Infrabel, de infrastructuurbeheerder. Alle 3.800 treinen die op weekdagen rijden, krijgen de toelating om te rijden op basis van de beschikbare infrastructuur en de kwaliteit ervan. Infrabel kent elk jaar de gevraagde rijpaden toe in functie van de beschikbare infrastructuur. In geval van gebrekkige infrastructuur of infrastructuur die niet voldoende wordt onderhouden om haar eigenschappen te behouden, voert Infrabel vaak tijdelijke vertragingen door die dan worden verrekend in de rijtijden van de treinen.

Ten slotte blijf ik er elke dag voor pleiten dat de NMBS in staat moet zijn de haar toevertrouwde taken van openbare dienstverlening op een behoorlijke manier uit te voeren. Meer treinen betekenen immers ook meer verkeersveiligheid, minder files en minder vervuiling en CO₂-uitstoot, die onze economie vorig jaar meer dan 4,5 miljard euro heeft gekost.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, net als bij mijn vorige vraag stel ik vast dat u geen cijfergegevens meedeelt. U zei dat alles correct gebudgetteerd was voor de twee jaren waarnaar ik verwees in mijn vraag. De essentiële vraag was echter of dat aanbod kostendekkend was en hoeveel het bijkomende verlies bedraagt. Daar krijgt het Parlement geen antwoord op.

U verwijst naar de coronacrisis. Die heeft allicht voor bijkomende kosten gezorgd – niet alleen bij de NMBS – en had een brede maatschappelijke impact. Het is net ook om die reden dat ik vroeg om de studie voor de uitbreiding van het aanbod die aan de coronacrisis voorafging ter beschikking te stellen.

Ik betreur dat we opnieuw geen concrete antwoorden krijgen op concrete vragen. Dat lijkt zich elke commissiezitting te herhalen. Toen ik tijdens vorige zittingen bijvoorbeeld vragen stelde over de kostendekking van extra treinen tijdens manifestaties, over de kostendekkingsgraad van spoorlijnen in het algemeen of over welke stations met pakjesautomaten zouden worden uitgerust, kreeg ik daar ook geen antwoord op, terwijl dat toch zeer concrete vragen waren. Ook de heer Troosters kreeg tijdens de vorige zitting geen antwoord op zijn vraag over veiligheidsincidenten.

Ik betreur dat, mijnheer de minister. Ik volg deze commissie al sinds 2013, grotendeels achter de schermen weliswaar. Ik heb hier veel ministers van Mobiliteit meegemaakt: minister Labille, staatssecretarissen Wathélet en Fonck, ministers Galant en Belot tijdens de vorige legislatuur. Bij vragen aan die excellenties kregen we telkens wel feitelijke informatie, terwijl dat bij u zeer moeilijk blijkt te zijn. Ik weet niet of dat aan uzelf ligt dan wel aan de NMBS of Infrabel. Ik stel alleen vast dat de transparantie er hier heel sterk op achteruit is gegaan in vergelijking met de voorgaande legislaturen, ook die waarin de N-VA in de oppositie zat, trouwens. Ik wil er geen partijpolitiek spel van maken, maar dit is geen transparante manier van werken.

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

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

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): Mijnheer de minister, op mijn eerdere vraag over de erbarmelijke staat van het station van Lier hebt u geantwoord dat u het officiële antwoord van de NMBS zou geven, maar dat u goed geluisterd hebt en dat u mijn bezorgdheid deelt over het conserveren van dat monument. U bent het engagement aangegaan om daarover te overleggen met de NMBS.

Zelf heb ik intussen contact gehad met de deskundige inzak erfgoed van de stad Lier. Die heeft de nodige vaststellingen over het gebouw gedaan en heeft die ook gemeld aan de handhavingsinstantie van het Agentschap Onroerend Erfgoed. Het is volgens mij in niemands belang om bij een dergelijk handhavingstraject te wachten tot de NMBS haar verantwoordelijkheid neemt.

Vers van de pers is het nieuws dat de gezamenlijke fractieleiders van de Lierse gemeenteraad, over de partijgrenzen en de grenzen van meerderheid en oppositie heen, ook hun bezorgdheid hierover hebben uitgedrukt ten aanzien van u.

Hebt u ondertussen contact gehad met de NMBS over de staat van de gebouwen en de acties die de NMBS zal ondernemen op korte en middellange termijn? Blijft de NMBS bij haar standpunt dat zij dat beschermde monument niet dient te onderhouden en dat het een verantwoorde houding is om het verder te laten vervallen tot 2025, of zelfs later? Welke acties zult u in dit dossier ondernemen?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Wollants, zoals beloofd tijdens onze laatste gedachtewisseling in de commissie heb ik de NMBS bevestigd over het station van Lier. We moeten dat historisch erfgoed absoluut koesteren. De NMBS heeft mij bevestigd dat zij alles in het werk zal stellen om het gebouw behoorlijk te conserveren vooraleer vervolgens de nodige structurele werken zullen plaatsvinden.

Het is de bedoeling om een tijdelijk stationsgebouw beschikbaar te stellen voor de klanten. Zo kan het bestaande, beschermde en historische stationsgebouw vrijgemaakt worden voor een globale restauratie.

De planning voor deze werken is als volgt: de studie en bouwaanvraag voor het tijdelijke stationsgebouw zijn voorzien voor eind 2022-begin 2023; de aanbesteding en aansluitende uitvoering zullen plaatsvinden van half 2023 tot half 2024; de studie van het renovatiedossier, het overleg met diverse diensten en de bouwaanvraag voor de renovatie van het historische stationsgebouw zullen plaatsvinden in 2023 en 2024; de aanbesteding vindt plaats tussen half 2024 en begin 2025; de aanvang van de werken is gepland voor de eerste helft van 2025.

Verder zullen voorafgaand aan de structurele aanpak van dit project ook instandhoudingswerken aan het bestaande gebouw plaatsvinden, wat belangrijk is. Op basis van de bestaande toestand van het gebouw en met het perspectief van een globale restauratie vanaf 2025, zal een lijst van de te realiseren instandhoudingswerken worden opgemaakt en uitgevoerd.

03.03 **Bert Wollants** (N-VA): Het is zeer belangrijk dat de instandhoudingswerken zo snel mogelijk van start kunnen gaan. Vandaag komt het bezetsel immers nog steeds naar beneden op de plaats waar in een normaal jaar bijna 5.700 reizigers opstappen. Dat is niet meer van deze tijd.

De fractieleiders hebben u uitgenodigd in Lier. U weet Lier liggen, ik heb u daar al bomen zien planten. Het is tijd dat we gezamenlijk eens een boompje opzetten over die stationsomgeving en het station van Lier en dat een en ander zo snel mogelijk kan starten. We zullen u daaraan blijven herinneren. We zijn alvast blij dat er een timing is, nu nog de uitvoering en we komen nog ergens.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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 **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): Monsieur le président, monsieur le ministre, suite à un vaste chantier de 25 millions d'euros, la province de Namur a organisé le rassemblement d'un bon nombre de ses services dans un bâtiment unique: la maison administrative provinciale (MAP) à Salzinnes, qui a été investie l'été dernier. Le permis accordé pour la construction de ce bâtiment mentionnait néanmoins qu'une série de travaux d'aménagements périphériques devaient être réalisés afin de ne pas compromettre la mobilité dans ce quartier engoncé entre la Sambre, la Citadelle et le chemin de fer.

Un de ces aménagements consiste à créer un second accès au site de la MAP via la rue Woitrin, en franchissant les rails qui mènent aux ateliers d'Infrabel. Si la province est responsable de la prise en charge des coûts, il a néanmoins été prévu que ce soit Infrabel qui se charge des études techniques préalables à la réalisation d'un tunnel sous voies.

Or aujourd'hui, les choses n'ont toujours pas avancé et les différents acteurs se renvoient la balle. Selon Infrabel, la province doit apporter des réponses aux différents points afin de rédiger une convention fixant les modalités pratiques et financières du chantier. Pour la province en revanche, une convention a bien été votée par le Conseil provincial fin 2019 et communiquée à Infrabel qui souhaitait en changer certaines clauses. Il semble que les modifications demandées par Infrabel n'aient jamais été envoyées formellement.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire où en est ce dossier? Pouvez-vous me préciser ce qui empêche d'avancer? De quand datent les derniers contacts entre Infrabel et les différents acteurs de ce dossier? Quel en a été le résultat?

04.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, madame Cornet, il s'agit effectivement d'un dossier important pour la mobilité dans la ville de Namur, dès lors que la voie ferroviaire d'accès à l'atelier SNCB de Salzinnes rend compliqué l'accès au nouveau campus provincial situé le long de la Sambre. C'est la raison pour laquelle des solutions sont cherchées depuis quelque temps déjà, par la province de Namur et Infrabel, le gestionnaire d'infrastructures. La province de Namur s'engage au financement de travaux à réaliser par Infrabel pour permettre une traversée sécurisée de la voie ferroviaire et assurer un deuxième accès au campus provincial.

Ce dossier a été compliqué par un malentendu, m'explique-t-on. Un projet de convention a été rédigé par Infrabel et transmis à la province en juin 2019 avec plusieurs questions et demandes de précisions. Ce document, qui ne devait être considéré que comme un projet et non pas comme un document définitif, a été présenté au Conseil provincial le 13 décembre 2019 qui a donc délibéré sur un document qui n'était pas définitif.

Dans ces circonstances, il n'était pas possible pour Infrabel d'accéder à la demande de la province de Namur de soumettre ensuite le document non définitif à ses organes décisionnels pour validation. Cependant, malgré ce malentendu et sous l'impulsion de mon cabinet, les différents acteurs continuent de se parler et ont pour objectif, je l'espère, c'est le cas pour Infrabel, de trouver des solutions en tenant compte des considérations opérationnelles et budgétaires que ces travaux représentent pour les deux parties.

J'ai personnellement visité le site en question. J'ai pu me rendre compte sur place des enjeux de mobilité le long de la Sambre. Une des solutions avancées et privilégiées est effectivement la création d'un tunnel sous voies pour rendre possible un second accès au site du côté de la rue Woitrin. Il a dès lors été convenu entre les deux parties de rédiger un nouvel avenant visant à préciser et compléter les dispositions contractuelles reprises dans le projet de convention contresigné par les autorités provinciales. Cet avenant a fait l'objet de différents échanges et contacts encore ces derniers jours. Une rencontre devrait avoir lieu entre les deux parties dans les prochaines semaines. Je resterai évidemment attentif à l'évolution de ces échanges afin de pouvoir enfin aboutir dans ce dossier, en insistant sur le fait que la province de Namur apporte un engagement réel qui finance les travaux nécessaires à l'amélioration de la mobilité dans ce quartier comme elle s'y est engagée originellement.

04.03 Cécile Cornet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos clarifications et votre réponse mais aussi et surtout pour votre action qui a visiblement permis de mettre en lumière ce malentendu entre les différentes parties.

J'entends que vous avez donné une impulsion, qu'un nouvel avenant pourra être voté et que les parties se parlent. C'est déjà une amélioration par rapport à il y a quelques semaines, au moment où j'ai déposé cette question. Comme vous l'avez dit, la province s'est engagée à financer une série de solutions pour la mobilité. Je vous remercie pour le rôle que vous avez joué afin que les Namurois bénéficient non seulement d'une maison administrative accessible mais aussi globalement d'une mobilité qui est améliorée.

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

05 Samengevoegde vragen van

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

Ninove" (55025001C)

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): Mijnheer de minister, in maart vorig jaar stelde ik u een vraag over de stationsomgeving van Ninove. U hebt toen een stand van zaken gegeven over wat daar te gebeuren stond. We zijn nu een jaar verder en ondertussen is er niets veranderd. Ik zou u dus graag die vraag opnieuw stellen.

De NMBS had het plan om beide stationsparkings betalend te maken. Dit is inmiddels niet gebeurd. Ligt dat plan nog op tafel? Hoever staat het daarmee? Wanneer zou dit worden ingevoerd?

Wat zijn de plannen met het stationsgebouw? Inmiddels zijn de loketten daar gesloten en staat het gebouw leeg, grotendeels onbenut. Wat zal er met het stationsgebouw gebeuren?

Hoe concreet zijn de plannen voor de heraanleg van het stationsplein? Daar is al vele jaren sprake van. Is de NMBS nog steeds bij dat project betrokken of ligt de verantwoordelijkheid daarvoor volledig bij het lokaal bestuur? Lopen er daar nog gesprekken? Wat valt daar nog van te verwachten?

05.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij hebben het dikwijls over het probleem van betaalparkings, dat is niet nieuw. Wij vinden deze logica niet zo evident. Wij vrezen immers dat heel wat mensen de trein niet nemen omwille van de bijkomende kosten. Vias zegt zelfs dat het openbaar vervoer een verliezer was tijdens de coronacrisis, wat niet alleen met het virus heeft te maken, maar ook met de hogere kosten voor het openbaar vervoer en het subsidiëren van bedrijfswagens. De kosten voor pendelaars om te parkeren zijn natuurlijk ook bijkomende kosten voor treinreizigers.

Mijnheer de minister, hoe staat het met de plannen en de stationsomgeving? Zullen de parkings gratis blijven of niet? Hoe staat het lokaal bestuur van Ninove hiertegenover? Heeft het gemeentebestuur contact opgenomen met de NMBS over het betaald parkeren? Is men voor of tegen? Hoe ziet u de toekomst van het stationsgebouw van Ninove?

05.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, mevrouw Vindevoghel, in lijn met mijn ambitie en met de ambitie van de federale regering zet de NMBS ook in op de duurzame modal shift voor het voor- en natraject naar en van het station.

De NMBS laat mij voorts weten dat de gesprekken met de gemeente Ninove over het betalend maken van de parkings nog lopende zijn. Het is dan ook niet mogelijk al een exacte timing te geven of aan te duiden wat het parkeerregime zal zijn voor beide parkings.

Naar aanleiding van het opstarten van de gesprekken hebben de stad, de NMBS, De Lijn en Infrabel ook gesprekken opgestart om de stationsomgeving te bestuderen met inbegrip van het stationsgebouw. Ook die gesprekken zijn nog volop lopende en nog niet in een voldoende gevorderde fase om al te kunnen praten over een precieze kalender.

De ambities van de NMBS zijn in die stationsomgeving dezelfde als overal in België, namelijk een levendige stationsbuurt creëren die veilig en comfortabel is voor alle gebruikers en een stationsbuurt scheppen die volop inspeelt op het feit dat er een groot openbaar-vervoer-knooppunt aanwezig is, zowel inzake organisatie van de openbare ruimte als inzake het samenbrengen van activiteiten en huisvesting, om op die manier duurzame verplaatsingen te bevorderen.

05.04 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de gesprekken zijn lopende en er is nog geen timing, niet voor de stationsparkings, niet voor het stationsgebouw en niet voor het stationsplein. Eigenlijk weten wij dus nog niks, indien ik het goed begrijp. Ik zal mijn vragen in 2023 dan maar opnieuw stellen.

Over het parkeren kent u ons standpunt. Mensen op de trein krijgen, gebeurt niet door het verkeer naar het station te bemoeilijken en duurder te maken.

Frappant is ook het feit dat het stationsgebouw nu leegstaat en dat er zelfs nog geen begin van een visie voor is. Wij weten allemaal dat het afschaffen van de laatste loketten en het sluiten van de lokettenhal niet uw voorkeurskeuze was in het beleid. U hebt het daarover aan de stok gehad met mevrouw Dutordoir. De feiten zijn echter wat ze zijn. Het gebouw staat leeg en dreigt leeg te blijven staan. Indien het leeg blijft en geen nieuwe invulling krijgt, zal er verval intreden.

Dat is geen gestructureerde aanpak van de overheid, die beslist een besparing door te voeren en dan over een bepaald aantal maanden of jaren wel zal zien wat er met het gebouw zal gebeuren. Het zou van een verstandiger beleid getuigen om een en ander op een meer gestructureerde manier aan te pakken en samen met de NMBS in gesprek te gaan om een nieuwe toekomst te zoeken voor de site, zodat ze wordt onderhouden, in het beste geval een nieuwe invulling krijgt, niet hoeft te verloederen en er niet nog slechter bij zal liggen dan vandaag al het geval is.

05.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ten eerste hebt u niet geantwoord op mijn vraag naar het standpunt van het lokaal bestuur in Ninove.

Ten tweede luidt ons standpunt dat parkings gratis en gemakkelijk in gebruik moeten zijn. Sta me toe om de partij Groen te citeren, die in dat verband op Valentijnsdag een actie heeft ondernomen in Noorderkempen en daarbij verklaarde: "Het betalend parkeren aan stations houdt mensen weg van de trein". Een partijlid van Groen gebruikt dat als argument om te staven dat betalend parkeren geen goed idee is. Betalend parkeren zorgt ervoor dat mensen minder gemakkelijk de trein nemen. Op heel veel plaatsen zien we namelijk dat de parkings leegstaan als ze betalend worden. Dat is geen goede evolutie.

Ten derde wil ik op de loketten ingaan. De sluiting van de loketten zal verloedering van de stations met zich meebrengen, dat is overduidelijk. Wij zullen erop blijven hameren dat gesloten loketten een slechte zaak zijn.

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

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

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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag heeft reeds een zekere ouderdom. Begin februari was er een staking van het personeel van Mobility Masters. Dat zijn de mensen die het onderhoud van de treinen doen voor de NMBS. De reden van de actie was verzet tegen het opleggen van heel veel flexibele werktijden en tegen de hoge werkdruk. De NMBS verplicht de mensen soms ook om in technische werkloosheid te gaan. Er was vooral kritiek op het feit dat de NMBS zich te veel moeite met de planning van het personeel. Dat was een opmerking van de personeelsleden.

Hoe zijn de onderhandelingen tussen de NMBS en de personeelsvertegenwoordigers van Mobility Masters verlopen? Is het juist dat de NMBS zich te veel moeite met de organisatie van haar onderaannemers? Is het juist dat de NMBS die bedrijven onder druk zet om zo goedkoop mogelijk te werken?

Hoeveel taken zijn er vandaag uitbesteed bij de NMBS? Hoeveel personen werken vandaag in onderaanneming voor de NMBS? Ten slotte, de NMBS wil de controle houden over de onderaannemingen. Is het een optie voor de NMBS om deze taken opnieuw in te sourcen?

06.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, u weet dat gunstige arbeidsomstandigheden en werkbaar werk voor mij essentieel zijn, zowel voor werknemers binnen de spoorsector als erbuiten. Dat geldt uiteraard ook voor onderaannemingen van de NMBS. Het gaat over fundamentele rechten, waarover wij te allen tijde dienen te waken en waarop geen millimeter kan worden toegegeven. De NMBS heeft als overheidsbedrijf een bijzondere voorbeeldrol inzake het respecteren van de arbeidswetgeving en handelt ook in die zin bij contracten met onderaannemers.

De NMBS werkt in het algemeen op basis van prestatiecontracten met onderaannemers, bijvoorbeeld voor

de schoonmaak van de gebouwen en het rollend materieel. Dat geldt dus slechts voor een aantal specifieke opdrachten. Het is aan de prestatieverlener om te bepalen hoeveel en welke personeelsleden hij inzet om de door de NMBS gevraagde prestatie te leveren. Exacte cijfers hierover zijn dus niet beschikbaar.

De NMBS laat mij verder het volgende weten over deze staking. Het gaat hier om een staking van het personeel bij een bedrijf dat diensten levert aan de NMBS. De NMBS meent dan ook dat het niet aan haar is om zich hierover uit te spreken.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik vind het een groot probleem dat er op een groot deel van mijn vragen geen antwoord komt, bijvoorbeeld de vraag naar het aantal onderaannemingen. Wij krijgen op dat soort vragen nooit een antwoord. Ik heb die vragen ook al schriftelijk gesteld, maar daar krijgen wij ook geen antwoord op.

Ik verwijs naar wat de heer Van den Bergh onlangs zei: het gaat om een overheidsbedrijf en wij hebben daar als parlements lid iets over te zeggen. Wij hebben het recht om informatie te krijgen, maar wij blijven dikwijls op onze honger zitten. De vorige sprekers zeiden dat ook. Het gaat over een onderaanneming en wij hebben het recht om te weten welke onderaannemers er zijn, hoeveel mensen er werken en in welke omstandigheden zij werken. Wij hebben dat recht als parlements lid. Ik begrijp niet waarom u zo'n vaag antwoord geeft, mijnheer de minister. Dat maakt mij een beetje boos.

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

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

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): Mijnheer de minister, sinds het nieuwe vervoersplan van de NMBS op 12 december 2021 in werking is getreden, kunnen pendelaars tussen Aalst, Ninove en Geraardsbergen niet langer rechtstreeks reizen. Er kwam een knip in Denderleeuw waardoor pendelaars moeten overstappen, evenwel zonder gegarandeerde aansluiting. Een paar minuten vertraging betekent geen vlotte aansluiting en een extra wachttijd van een uur op een traject van nog geen 15 kilometer lang. Vertragingen en onvoorziene omstandigheden kunnen altijd voorkomen, maar de pendelaars in de Denderstreek klagen over slechte treinverbindingen. Publiciteit voor de wagen maar niet voor het openbaar vervoer, meen ik. Scholieren zijn helemaal aangewezen op het openbaar vervoer. Het kan toch niet de bedoeling zijn mensen opnieuw richting de wagen te sturen in plaats van het openbaar vervoer.

Mijnheer de minister, waarom is die knip er gekomen? Was die noodzakelijk? Kunnen ontevreden abonnees hun geld terug krijgen van de NMBS omwille van verminderde dienstverlening? Ten slotte, zal de NMBS bij vertraging in Denderleeuw de aansluiting tussen Ninove en Aalst garanderen?

07.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, de NMBS laat me weten dat de S6-verbinding Aalst-Geraardsbergen-Schaarbeek die tot voor de start van het nieuwe vervoersplan reed, het volledige rooster van Denderleeuw kruiste met negatieve gevolgen op het treinverkeer. Door een combinatie van perronwerken in Denderleeuw, de infrastructuurwerken in het station en de verhoging van het aanbod op de as Kortrijk-Zottegem-Brussel – een nieuwe IC-verbinding sinds december 2020 – en de verlegging van de S8 Brussel-Zuid-Louvain-la Neuve tot Zottegem in december 2021, is het niet meer mogelijk de S6 te laten rijden tussen Denderleeuw en Aalst. Het opnieuw inleggen van een rechtstreekse verbinding tussen Aalst en Denderleeuw gedurende de hele dag is dan ook niet meer mogelijk. Ook een aanpassing van de IC-verbinding tussen Gent en Landen of de S6-verbinding tussen Denderleeuw-Geraardsbergen-Schaarbeek is niet mogelijk door de capaciteit in de Noord-Zuidverbinding.

Om aan dit probleem te verhelpen onderzoekt de NMBS of er aan de S6 een wachttijd kan worden gegeven om de overstap in Denderleeuw beter te kunnen garanderen.

Ter compensatie van het afgeschafte traject tussen Denderleeuw en Aalst werden er tijdens de avondspits ook twee bijkomende P-treinen uit Aalst naar Ninove en Geraardsbergen ingelegd, met vertrek rond 16u en 16.30u. Ook 's ochtends rijdt een bijkomende P-trein tussen Denderleeuw en Geraardsbergen met een stop

in Ninove.

07.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik maakte het deze week zelf mee. Ik moest naar Hamont naar aanleiding van ons bezoek. Toen ik in Lier aankwam, heb ik een uur moeten wachten omdat ik de verbinding had gemist. Ik heb dus begrip voor mensen die een trein missen. Ik hoop dat u ervoor zult zorgen dat de mensen geen uur op de volgende trein moeten wachten.

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

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

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs verkocht bpost haar filiaal Ubiway Retail aan het gokbedrijf Golden Palace. Ubiway Retail heeft 170 krantenwinkels, waarvan een aantal onder de naam Relay en Hubiz in en rond NMBS-stations. Ik maak me daar grote zorgen over.

Golden Palace kocht deze krantenwinkels om haar gokproducten aan de man te brengen. Het groot aantal passanten maakt van treinstations hiervoor een ideale locatie. Het zou doodjammer zijn mochten die krantenwinkel kleine gokpaleisjes worden. Dit zou compleet haaks staan op het anti-gokbeleid van deze regering die gokken wil ontmoedigen in plaats van aanmoedigen. Ik zie ook eerlijk gezegd het verband niet tussen gokactiviteiten en openbare vervoersknooppunten. Dit is een activiteit die absoluut niet thuishoort in een treinstation.

Ik had dan ook graag van u een aantal gegevens ontvangen om de problemen in kaart te kunnen brengen die mogelijk op ons afkomen.

Hoeveel winkels telt het Ubiway-netwerk onder de namen Relay en Hubiz in de NMBS-stations? Voorziet het concessiecontract tussen NMBS en Ubiway in de mogelijkheid om gokterminals te plaatsen in die winkels? Is een plaatsing van gokterminals toegelaten? Zijn er krantenwinkels van het Ubiway-netwerk in de NMBS-stations waar al een gokterminal staat? Zo ja, over hoeveel toestellen gaat het en in welke stations?

Is er een vraag gekomen van Ubiway Retail of Golden Palace om bijkomende gokterminals te kunnen installeren in haar winkels waarvoor men een concessiecontract heeft met de NMBS? Over hoeveel winkels gaat het? In welke stations? Wat is het antwoord van de NMBS?

Wat is uw visie, mijnheer de minister, op de aanwezigheid van gokterminals in NMBS-stations?

08.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de heer Vandenbroucke heeft de situatie al geschetst. Ubiway Retail bezit 170 krantenwinkels van Golden Palace. Een groot deel daarvan bevindt zich in de omgeving van NMBS-stations. Ik denk dat wij terecht allemaal kritisch zijn voor de aanwezigheid van private gokbedrijven en het gevaar op verslavingsrisico's dat daarbij bestaat.

Ik stel vast dat er soms opvallend laks wordt omgesprongen met publiek gokken als het gaat over de Nationale Loterij. Als we kijken naar het beleid van de federale regering zien we dat er wel degelijk op een agressievere promotie wordt ingezet. Ik lees in de beleidsnota van de heer Mahdi dat er festiviteiten moeten plaatsvinden voor 580 jaar loterij, dat goede doelen de steun van de Nationale Loterij meer moeten promoten, dat de Nationale Loterij meer ruchtbaarheid aan trekkingsspelen moet geven enzovoort.

Mijnheer de minister, wat is uw beleid ten aanzien van de verkoop van gok- en loterijproducten in stationsomgevingen? Wat is uw beleid ten aanzien van gokreclame in de stations, zowel van publieke als private gokbedrijven?

Welke regels zijn momenteel van toepassing over het aanbod van concessiehouders van krantenwinkels in treinstations? Vindt u dat deze regels moeten worden aangepast? Of laat u dat over aan de autonomie van de concessiehouders?

Wordt deze thematiek opgenomen in de onderhandelingen voor het nieuwe beheerscontract tussen de Staat en de NMBS?

08.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, ik vind het essentieel dat mensen worden beschermd tegen gokreclame en de ernstige gevolgen die een gokverslaving met zich kan meebrengen. Dat staat ook in het regeerakkoord. Dat is voor mij een cruciale opdracht en verantwoordelijkheid van de overheid.

Het Ubiwaynetwerk telt 25 Relaywinkels en 18 Hubizwinkels in een NMBS-station. In de bijzondere voorwaarden van de NMBS aangaande concessiecontracten wordt niet voorzien in de mogelijkheid om gokterminals te plaatsen. Ik herinner u ook aan het debat van 16 februari in deze commissie, waarbij mevrouw De Sutter verduidelijkte dat er geen verdoken goktenten in onze stations zullen komen.

Onze overheidsbedrijven, waaronder de NMBS en Infrabel, hebben een voorbeeldfunctie te vervullen, waarop ik toezie.

Tot slot is het zo dat de regelgeving op het vlak van kansspelen verder wordt aangescherpt. Minister van Justitie Van Quickenborne buigt zich op dit moment over een koninklijk besluit dat strikte regels in verband met gokken zal opleggen aan krantenwinkels, en dat is goed.

08.04 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, het verbaast me dat u zegt dat die concessieovereenkomsten niet inhouden dat er gokterminals worden geplaatst in krantenwinkels en NMBS-stations. Ik neem bijna dagelijks de trein in het station Gent Sint-Pieters. Daar staat een gokterminal in een krantenwinkel. Na navraag bij partijgenoten die ook de trein nemen, bleek dat ook in het station van Zottegem een gokterminal staat in de krantenwinkel daar. De NMBS heeft u dus duidelijk fout ingelicht.

Als het klopt dat de concessieovereenkomst inhoudt dat er geen gokterminal in de krantenwinkel komt, dan moeten die terminals onmiddellijk worden weggehaald. Ik vraag u dan ook om de NMBS de opdracht te geven om al die krantenwinkels te controleren en elke gokterminal daar weg te halen.

Het verheugt me dat u achter de doelstelling uit het regeerakkoord staat om het gokken zo veel mogelijk te ontmoedigen en hoop dat er in de toekomst geen gokterminals meer bij komen in NMBS-stations, maar ik vrees ervoor als ik zie dat ze er nu nog staan en wetende dat Golden Palace krantenwinkels heeft gekocht.

Ik vraag dus dat die gokterminals in de krantenwinkels in de stations Gent Sint-Pieters en Zottegem worden weggehaald, voor zover het klopt dat de concessieovereenkomst zulks niet toestaat.

08.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik juich toe dat u gokken wilt ontmoedigen en zich uitsprekt tegen gokreclame in de stations. Maar we moeten als overheid correct te werk gaan, de regels die we aan de sector opleggen ook zelf naleven en ervoor zorgen dat afspraken gecontroleerd en opgevolgd worden.

Over de aanwezigheid van gokken in de stations is de afgelopen jaren schijnbaar niemand gevallen. Nu bpost dat aandeel aan een privéspeler verkoopt, wordt het plots wel een probleem. Daar stel ik mij vragen bij. Volgens mij is gokken altijd en overal potentieel problematisch, ook als de opbrengst naar de Staat gaat, hetzij direct via de Nationale Loterij, hetzij indirect via bpost. Dit probleem bestaat al langer dan vandaag.

Ik wil u dan ook oproepen om die hypocrisie te laten varen. Gokken is altijd schadelijk. Elke vorm van gokreclame is potentieel problematisch, ook als die uitgaat van de Nationale Loterij. Sportwedstrijden zijn altijd potentieel verslavend, of ze nu van Golden Palace uitgaan of van de Nationale Loterij. Laten we de lat gelijk leggen en overal dezelfde strengheid hanteren.

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

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

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): Monsieur le ministre, le désherbage des voies de chemin de fer est crucial à la sécurité du transport ferroviaire et jusqu'à présent, il est effectué de manière quasi exclusive par le recours au glyphosate. Jusqu'ici, la recherche d'alternatives s'est montrée assez laborieuse. Ces alternatives restent néanmoins cruciales, vu les dangers sanitaires et environnementaux du produit actuellement utilisé.

L'année passée, le Conseil Supérieur de la Santé recommandait l'abandon total du glyphosate d'ici la fin de l'année 2022. Nous sommes en 2022. Au même moment, vous demandiez à Infrabel de redoubler d'efforts dans sa recherche d'alternatives viables. Enfin, l'Union européenne n'a pour l'instant autorisé le glyphosate que jusqu'en décembre 2022. Il reste donc moins d'un an à Infrabel pour mettre fin à l'utilisation de ce produit dangereux tant pour notre santé que pour la biodiversité.

Chez nos voisins, au 1er janvier, la SNCF vient de confirmer son engagement: elle arrêtera d'utiliser du glyphosate en 2022 pour désherber ses voies. L'opérateur a opté pour un produit de biocontrôle à base d'acide pélagronique pour les voies et les pistes. Les abords seront, quant à eux, simplement fauchés mécaniquement.

Monsieur le ministre, quel est l'état d'avancement de la recherche d'alternatives par Infrabel? Dans quel calendrier pouvons nous envisager la mise en place d'une solution durable? L'alternative choisie en France serait-elle une option viable pour les chemins de fer belges ou faut-il se diriger vers d'autres solutions? Suivant les impératifs européens et la recommandation du Conseil Supérieur de la Santé, la fin du glyphosate d'ici décembre est-elle réalisable en Belgique?

09.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le député, je vous remercie pour votre question sur un dossier effectivement important. Oui, les pesticides chimiques comme le glyphosate ont un impact particulièrement négatif sur notre santé, sur notre environnement, sur notre biodiversité. Comme je l'ai dit dans ma note de politique générale, je souhaite agir à mon niveau et dès lors remplacer le plus rapidement possible l'utilisation des pesticides par les entreprises ferroviaires. C'est l'une de mes priorités pour l'année 2022 et pour les années suivantes. Cette démarche s'inscrit d'ailleurs également dans les objectifs du Plan national Énergie-Climat du gouvernement fédéral approuvé en octobre dernier. Je dirais même plus, elle fait écho à la reconnaissance par ce Parlement en décembre dernier de l'écocide comme crime international dans notre Code pénal, une première dont la Belgique peut être fière.

En réduisant progressivement jusqu'à l'arrêt total l'utilisation du glyphosate par les entreprises ferroviaires en Belgique, mon objectif est non seulement de protéger la santé de nos concitoyens, des cheminotes et des cheminots, des riverains de nos voies de chemin de fer mais également d'arrêter l'effondrement de la biodiversité. Cela doit constituer une priorité transversale et permanente à tous les niveaux de pouvoir dans tous les départements.

La réalité de terrain est cependant ce qu'elle est. Le désherbage est aujourd'hui indispensable pour des questions de sécurité au niveau ferroviaire. Là-dessus, il n'y a pas à discuter. La sécurité des usagers du rail est non négociable car, sans sécurité, il n'y a pas de liberté. Il nous faut dès lors trouver de nouvelles solutions efficaces et praticables, ce qui requiert un peu de temps, délai que j'espère sincèrement le plus court possible.

Depuis 2019, Infrabel s'est engagé sur la voie de la suppression progressive de ces herbicides. Lorsque j'ai débuté mon mandat de ministre de la Mobilité, j'ai demandé explicitement à l'entreprise d'accélérer le mouvement. C'est pourquoi Infrabel poursuit son plan d'action de réduction des pesticides en mettant l'accent sur la gestion alternative des zones naturelles et des voies accessoires.

Là où c'est possible, Infrabel implémente déjà des techniques alternatives et une gestion adaptée en concertation avec les autorités publiques régionales compétentes. Infrabel poursuit cette approche et recherche activement le soutien du monde académique et d'autres gestionnaires d'infrastructure.

En outre, à l'instar de ces traverses "vertes" composées entièrement de béton de soufre, Infrabel développe d'autres projets innovants, en concertation avec des centres de connaissance, des universités, des entrepreneurs et l'industrie, dans lesquels des techniques électriques, des bioherbicides ainsi qu'une construction et des plantations alternatives sont évalués par le biais de tests pratiques sur le terrain.

À l'avenir, différentes techniques seront combinées: une gestion mécanique des talus, l'utilisation de l'eau chaude ou des bioherbicides pour entretenir les voies, la plantation de haies, le pâturage de moutons. À chaque fois, l'impact environnemental et financier global sera évalué.

En France, effectivement, la SNCF entend traiter avec de l'acide pelargonique, un bioherbicide dont les caractéristiques environnementales et l'impact sur les composants techniques ferroviaires ne sont pas encore clairement connus. Nous devons dès lors prendre en compte les éléments suivants avant d'envisager l'utilisation de ce produit. En Belgique, ce produit n'est pas autorisé dans la concentration nécessaire à une application en zones critiques de sécurité du domaine ferroviaire et des autorisations supplémentaires seraient requises pour l'utiliser. Ce produit est caractérisé comme un herbicide et est également soumis aux obligations d'utilisation durable des pesticides selon la législation environnementale régionale. L'impact environnemental global doit être considéré en fonction du nombre de traitements nécessaires et de la concentration. L'application de ce produit augmenterait également les quantités utilisées de substances actives.

Comme vous le voyez, cette problématique des pesticides perturbateurs endocriniens dangereux pour notre santé et produits chimiques dévastateurs pour notre biodiversité est, pour moi, prioritaire. Avec Infrabel, nous recherchons intensivement des techniques alternatives, en collaboration avec différents *stakeholders*. La priorité dans cette réflexion est de faire coexister la sécurité de l'exploitation ferroviaire et le respect de l'environnement.

09.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je n'avais bien entendu pas de doute quant à l'importance que vous donnez à ce dossier et la priorité que vous lui accordez.

Je vous remercie en outre pour les précisions que vous venez de m'apporter sur la situation française et sur le fait qu'il ne faille pas nécessairement adopter cette solution sur le sol belge sans y réfléchir davantage. C'est évident.

Ce qui me rassure un peu moins, c'est que je ne sais pas si la priorité qui est la vôtre est également une priorité pour Infrabel. J'entends qu'on y travaille depuis 2019 mais je n'entends pas d'assurance sur le fait que le glyphosate pourra totalement être abandonné en 2022, ni un quelconque calendrier qui serait mis en œuvre dès aujourd'hui.

En conclusion, je ne doute pas de votre intérêt pour la question et c'est cela qui me rassure. Je pense qu'on va arriver à une solution dans un délai raisonnable. De votre côté, vous ne serez pas étonné que je sois également très intéressé par la double question jointe qui va être posée juste après celle-ci.

Le **président**: Je vous remercie, monsieur Vajda, de m'assister dans mon travail de présidence.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 Samengevoegde vragen van

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) 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): *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.*

40.000 tonnes de bouteilles opaques et de barquettes PET seront traitées par an. On vise 100.000 tonnes.

Il est possible et souhaitable que cette nouvelle usine utilise le rail pour acheminer ses marchandises.

En juin dernier, je vous interrogeais sur la nécessité de réouvrir la ligne 163 dans le but de développer un hub marchandises à Molinfaing.

Vous répondiez que le projet serait analysé en fonction de son potentiel et de son coût. "J'essaie d'affecter les moyens là où ils sont utiles pour diminuer le volume de marchandises transportées par la route et laisser la liberté aux entrepreneurs de choisir le train".

Monsieur le Ministre, l'analyse est-elle terminée? Que conclut-elle? Qu'allez-vous faire de ces conclusions?

A-t-elle pris en compte la prochaine création de l'usine de recyclage à Molinfaing?

Les Ministres wallons de l'environnement et de la Mobilité vous ont-ils contacté à ce sujet? Un plan coordonné existe-t-il?

10.02 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, certes, elle est importante pour notre circonscription, pour notre province du Luxembourg la question de la réouverture de la ligne 163.

Lors de la session du 6 juin dernier de cette même commission, mes collègues et moi-même vous avons interrogé sur l'avenir de la ligne 163. À l'époque, il nous avait été répondu qu'une étude allait être demandée à Infrabel pour pouvoir objectiver la possibilité de faire renaître cette ligne qui relie Libramont et Bastogne.

Dans ce dossier, nous avons tous besoin d'une vision claire pour pouvoir répondre aux revendications notamment des amis du rail, mais aussi des citoyens qui ont connu cette ligne par le passé et d'autres qui ont vu cette ligne évoluer pour d'autres alternatives de mobilité douce.

Monsieur le ministre, cette étude a-t-elle pu être réalisée? Où en est-elle? Quels ont été les critères pour élaborer cette étude? Quelles en ont été les conclusions? Bref, peut-on avoir un état des lieux concernant cette ligne et, surtout, une vision claire à partager avec nos concitoyens de la province de Luxembourg?

10.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, madame Hanus, merci de m'interroger à nouveau au sujet de la réouverture potentielle de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne.

Comme vous le savez, au début des années 1990, bien avant mon entrée en fonction, la SNCB a mis un terme à l'exploitation des trains sur la ligne ferroviaire 163 entre Libramont et Bastogne. Un service de bus a été mis en place pour compenser cette fin d'exploitation: la ligne de bus 163B d'ailleurs partiellement financée par la SNCB.

En 2009, toujours avant mon entrée en fonction, l'autorisation de démontage de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne Sud a été accordée par le ministre de tutelle: la ligne a été déferée en 2011. Conformément au contrat de gestion actuel entre Infrabel et l'État belge, Infrabel est tenu de garder intact l'assiette de cette ligne de manière à permettre la reconstruction de cette dernière si le trafic le nécessitait.

Le gestionnaire d'infrastructures assume cette responsabilité et continuera à le faire à l'avenir. J'y serai évidemment attentif.

Les termes sont néanmoins importants. Il s'agit bien de parler de reconstruction, car après 30 ans de mise hors service et 10 ans après le démontage de la ligne, l'assiette de la voie est couverte de végétation. Une telle opération nécessiterait, dès lors, la mise à disposition de budgets conséquents.

Par ailleurs, comme vous l'avez rappelé, à la suite de vos questions et de celles de Mme Thibaut, j'ai

demandé, en juin dernier, un état des lieux à la SNCB concernant le potentiel 'voyageurs' en cas de réouverture de la ligne. La SNCB m'a communiqué qu'une étude sur la fréquentation de la ligne de bus 163B, ligne routière partiellement financée par la SNCB depuis 1993, a bien été menée par la société ferroviaire. Celle-ci conclut malheureusement à la très faible utilisation des voyageurs avec des titres de transport SNCB.

10.04 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je croyais que nous étions amis parce que dans le temps, j'avais un jour interrogé Rik Daems sur une vente d'un bâtiment de l'État. En voyant la réponse préparée par son administration, il me dit qu'il ne pouvait pas répondre cela à un ami. Mais je vois qu'ici, monsieur le ministre, malheureusement, nous ne sommes pas amis puisque vous répondez exactement l'inverse de ce que nous souhaitons dans la province de Luxembourg!

Je sais qu'il y a encore l'utilisation du glyphosate qui peut peut-être vous aider à nettoyer cette ligne – appelons cela ainsi. Je vous avais déjà interrogé sur le glyphosate en vous conseillant de faire comme le Grand-Duché qui lui a déjà interdit le glyphosate car j'attendais cela avec impatience. Ici, je vous conjure de demander à la SNCB de revoir son étude. Je suis convaincu qu'elle ne correspond pas à ce que les gens attendent sur le terrain.

Je vous remercie et j'espère que nous redeviendrons amis.

10.05 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, avant d'aller aussi loin que M. Arens, serait-il possible d'avoir une copie de l'étude qui a été réalisée à ce sujet afin que nous puissions l'analyser et en tirer les conclusions nécessaires? Je pense que les trois députés luxembourgeois de cette commission sont hautement intéressés.

De manière plus générale, au-delà de la ligne 163, il y a également la ligne Valvert-Marbehan qui nécessite une vision pour pouvoir se positionner. Il y a nombre de lignes de chemin de fer qui permettaient le voyage de navetteurs ou étaient utiles pour des zonings économiques. On a besoin d'avoir une vision du fédéral. On a besoin que vous, en tant que ministre de la Mobilité, nous aidiez à développer cette vision. C'est important. Si la ligne 163 Libramont-Bastogne fait partie du passé et je ne peux qu'en être déçue, d'autres projets en province de Luxembourg nécessitent une vision claire de votre part et du fédéral en matière de Mobilité. Cela permettrait peut-être de faire renaître d'autres projets importants, tels que notamment celui d'Etalle qui me tient à cœur.

Nous allons continuer à vous accompagner dans ce rôle de veille particulière pour les lignes ferroviaires de la province de Luxembourg.

Le **président**: Je vous remercie. Rendez-vous est pris pour de prochaines commissions.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de minister, Infrabel heeft eerder al gecommuniceerd dat het een stijging van zijn energiefactuur vaststelde en hetzelfde verwacht men uiteraard ook bij de NMBS, die natuurlijk de grootste elektriciteitsverbruiker is op het spoornet, aangezien de dieseltreinen gelukkig al enige tijd in de minderheid zijn, maar spijtig genoeg nog niet volledig uitgebannen. Dat is echter een andere discussie.

Mijnheer de minister, hoeveel bedraagt de prijsstijging die de NMBS verwacht in de loop van dit jaar voor haar energieverbruik? Graag ontvang ik een bedrag hierover en indien mogelijk ook een opsplitsing rond materieel enerzijds en patrimonium anderzijds.

Hoe zal de NMBS dat betalen? Uit welk budget moet dat gefinancierd worden? Het is immers een recent fenomeen. Ik kan me dus voorstellen dat dit nog niet begroot was. Hoe wordt die financiële schok opgevangen?

Infrabel bezit vandaag een contract met ENGIE met voornamelijk een vast tarief. Vanaf 2023 heeft zij een overeenkomst met EDF Luminus in verband met de tractie. Is dat eveneens een contract dat steunt op een vast tarief of welke zijn daarvan de modaliteiten?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, het vraagstuk over het energieverbruik en de energieprijzen is een zeer interessant en belangrijk onderwerp, des te meer tegen de achtergrond van de oorlog in Oekraïne en de impact daarvan op de energieprijzen. Eens te meer benadrukt dit de urgentie om ons beleid grondig te analyseren en te overwegen om onze afhankelijkheid van fossiele bronnen af te bouwen en vooral de omslag te maken naar duurzame energiebronnen. Dat geldt ook voor onze beide spoorbedrijven en hun elektriciteitsverbruik.

Verder wens ik te benadrukken dat de trein reeds een van de duurzaamste vervoersmiddelen is en dat de NMBS en Infrabel al veel inspanningen leveren in die energieomslag. Ik geef een aantal voorbeelden. Een aanzienlijk deel van de door de NMBS en Infrabel verbruikte elektriciteit wordt opgewekt door groene energie en de NMBS produceert bovendien ook zelf een deel van deze groene elektriciteit. Zij investeren in zonnepanelen. Meer dan 23.000 zonnepanelen zijn reeds geïnstalleerd op daken van gebouwen en werkplaatsen en de installatie op bermen behoort ook tot de plannen van Infrabel.

De doelstellingen op het vlak van duurzame energie worden ook opgenomen in het openbaredienstcontract met de NMBS en het performantiecontract met Infrabel, conform het regeerakkoord.

Infrabel sluit een energiecontract af met een energieleverancier. De energievolumes voor de NMBS worden via dit contract aangekocht en door Infrabel aan de NMBS gefactureerd. De NMBS schat de extra kosten van de hogere elektriciteitsprijzen voor de tractie van haar treinen in vergelijking met 2020 al op meer dan 51,5 miljoen euro. Voor de niet-tractie wordt de extra kost op meer dan 10 miljoen euro geschat. In totaal zouden de extra kosten in vergelijking met 2020 dus meer dan 61,5 miljoen euro bedragen. Deze extra energiekosten moeten nog worden gecompenseerd. Ik ben daarover in overleg met de NMBS en met de regering.

Het elektriciteitsleveringscontract voor 2023 en 2024 is gelijkaardig aan dat voor 2021. Dat betekent dat een deel van de prijs is opgebouwd uit *forward*-prijzen en een deel door het maandgemiddelde van de *day-ahead* prijs. Voor de leveringen in 2021 bedroeg het *forward*-gedeelte 70 % en het *day-ahead* gedeelte 30 %. Voor 2023 gelden dezelfde percentages.

Voor levering in 2024 zal het *forward*-gedeelte 75 % en het *day-ahead* gedeelte 25 % bedragen. Het betreft het variabele gedeelte van de prijsformule. Bij aankoop wordt een klassieke prijsformule gebruikt van A- + B-marktprijs waarbij A een vaste prijsterm is. B is een multiplicator die vermenigvuldigd wordt met de marktprijs. Dit is nodig om over te gaan van een vaste prijs voor alle uren van het jaar naar een verschillende prijs voor normale en stille uren. Als gevolg van het *day-ahead* gedeelte is er een verschillende prijs per maand. Voor de *forward*-prijzen worden de noteringen op ICE Endex genomen, voor de *day-ahead* markt op EPEX SPOT.

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

Ik heb gehoord 21 miljoen euro aan meerkosten voor energie. Dat is natuurlijk een stevige slok op de borrel. Ik hoop dat u erin slaagt om die budgetten ook te vinden. Ik heb vernomen dat u daar nog met de NMBS over in gesprek gaat. Dat is overmacht, 61 miljoen, door de stijging van de energieprijzen en de impact van de coronacrisis die nog niet helemaal is verteerd. Natuurlijk zijn er nog andere factoren. Ik heb vanmorgen een interessant artikel gelezen in *L'Echo*, u hebt het misschien ook gezien, over een totaal tekort van 200 miljoen euro bij de NMBS. Dat gaat natuurlijk over meer dan enkel corona en de energieprijzen.

Laten we eerlijk zijn: te midden van de dalende vervoersvraag en meer thuiswerk hebt u het verlieslatende aanbod verhoogd. Vorige week heb ik van u ook een pleidooi gelezen voor de verlaging van de ticketprijzen. Zo wordt het natuurlijk wel moeilijk: als de vraag daalt en u zorgt zelf voor een stijging van het aanbod, hoeft het niet te verbazen dat de cijfers dan donkerrood kleuren. U staat nu toch voor de oefening om maatregelen ten gronde te nemen, die verder reiken dan een verhoging van de schuld, wat zich laat veronderstellen. Een

verhoging van de schuld legt immers een hypotheek op het sporaanbod van de toekomst. Er zijn grondigere maatregelen nodig, want anders zal de minister die na u komt uw beleid ongedaan moeten maken en het aanbod van de spoorwegen alsnog inkrimpen. Het ware misschien verstandiger om meteen van bij aanvang structurele maatregelen te nemen om de kloof tussen vraag en aanbod te dichten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

12.01 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je viens vers vous pour cette question importante de l'augmentation de l'offre de mobilité ferroviaire vers et depuis Luxembourg ville. Vous l'avez entendu dans ma question précédente, pour moi, développer une vision claire de la mobilité ferroviaire en province de Luxembourg est mon souhait le plus cher dans le cadre de cette commission. Il faut dire qu'actuellement, les navetteurs qui prennent le train vers le Luxembourg le matin ont droit à une offre augmentée. La fréquence est plus importante aux heures de pointe le matin mais hélas, elle n'est pas augmentée en conséquence le soir. Il y a là une première incohérence ou en tout cas, une première difficulté à laquelle sont confrontés les navetteurs, les travailleurs qui traversent la frontière tous les jours pour se rendre au Grand-Duché de Luxembourg. Le matin, c'est quatre trains par heure et le soir, deux trains par heure. Parallèlement, il y a des trains supplémentaires le matin qui démarrent de la gare d'Arlon pour rejoindre le Grand-Duché.

Il y a quelques mois, vous vous engagiez, dans le cadre du dossier P+R, à augmenter l'offre ferroviaire dans le Sud de la province avant de remettre le dossier du P+R de Viville sur la table. C'était votre engagement et votre vision. Ma préoccupation et celle des citoyens de la province du Luxembourg et des usagers du rail sur ces lignes, ce serait de pouvoir concrètement avancer le départ de cette offre augmentée matinale au départ de Libramont plutôt que d'Arlon, de telle sorte que les navetteurs qui prennent le train en gare de Libramont puissent, tout comme à Marbehan, bénéficier de ces trains supplémentaires aux heures de pointe. Parallèlement, ce serait de pouvoir également adapter l'offre matinale à l'offre du soir pour avoir une forme de cohérence de l'offre ferroviaire sur ces lignes importantes qu'empruntent nombre de navetteurs pour aller travailler.

Je tiens aussi à partager avec vous une anecdote cocasse qui m'a été rapportée par des citoyens navetteurs de ma région. Un usager du village de Houdemont et qui habite à environ deux kilomètres de la gare de Marbehan fait tous les jours quinze kilomètres en voiture pour prendre le train à la gare suivante, à Arlon, parce que la fréquence horaire y est plus importante que dans la gare juste à côté de chez lui et qui est pourtant sur la même ligne ferroviaire. Face à cette aberration, à ces manquements à combler, je souhaite savoir si, dans le cadre du prochain plan de transport, il serait possible d'adapter cette offre au départ de Libramont?

Le **président**: Comme je le dis régulièrement, dans notre commission, nous apprenons la géographie de notre pays. C'est extraordinaire!

12.02 Georges Gilkinet, ministre: Comme ministre également, monsieur le président. Je connaissais bien la province de Luxembourg, déjà avant d'être ministre. Je vous remercie de me faire rêver de tous ces beaux villages (Houdemont, Marbehan, etc.)

Madame Hanus, afin de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité, nous devons impérativement améliorer et augmenter l'offre de train. C'est ce à quoi je travaille depuis le début de la législature. C'est également valable pour votre belle province de Luxembourg comme dans le reste du pays. Cela ne pourra se faire que progressivement mais nous avançons déjà dans la bonne direction avec les derniers plans de transport mais aussi des décisions importantes qui ont été prises pour ce qui concerne les liaisons vers Luxembourg, par exemple. En décembre 2020, le cadencement des trains sur la ligne 42 entre Liège et Luxembourg a été doublé afin de disposer d'un train toutes les heures et non plus toutes les deux heures. Ce n'est qu'un exemple.

À côté de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire en cours sur l'axe 3 entre Bruxelles et Luxembourg-

Ville, pour laquelle nous avons obtenu des moyens supplémentaires, je souhaite également, comme déjà dit, améliorer la desserte transfrontalière vers Luxembourg-Ville qui est le pôle d'attraction naturel de la province de Luxembourg et qui connaît, chaque matin, des embouteillages pratiquement aussi importants que ceux qui existent pour aller vers Bruxelles. C'est pourquoi j'ai demandé que la SNCB et les CFL, les chemins de fer luxembourgeois, puissent étudier ensemble la meilleure manière d'améliorer encore cette desserte ferroviaire entre la province et le Grand-Duché de Luxembourg.

Les discussions entre les deux entreprises ont permis de préciser les contours d'une telle étude. Concrètement, la SNCB et les CFL vont lancer conjointement une étude de potentiel 'voyageurs transfrontaliers' sur les trois axes ferroviaires reliant les deux pays avec un focus sur l'évolution de la desserte de la ville de Luxembourg. L'étude devra évaluer le potentiel 'voyageurs' des trois lignes transfrontalières à l'horizon 2030, tout en recherchant des améliorations à court terme au niveau de la desserte de Luxembourg-Ville qui pourrait être mise en œuvre lors du prochain plan de transport 2023-2026. Ces propositions devront évidemment tenir compte non seulement du potentiel 'voyageurs' mais aussi de la disponibilité du matériel roulant, de la compatibilité de celui-ci avec les deux réseaux, des capacités de l'infrastructure ferroviaire. J'espère, en tout cas, que cette étude aidera à prendre les bonnes décisions afin d'activer le potentiel de voyageurs ferroviaires en province de Luxembourg, ce qui répondrait à notre objectif d'augmenter la part modale pour le train.

12.03 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces premiers éléments de réponse. Toutefois, je reste un peu sur ma faim. Il faudra voir les résultats de cette étude dont la teneur et les conclusions seront sûrement intéressantes. Je maintiens que l'adaptation de l'offre ferroviaire du matin à celle du soir et le fait de faire démarrer les trains depuis Libramont semblent être des options à privilégier. C'est en tout cas celles que je soutiens et j'espère qu'elles seront intégrées dans le cadre du développement de la vision autour de l'axe important de Luxembourg-Ville.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

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

13 Samengevoegde vragen van

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

13.01 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le président, les deux premières questions concernent un seul et même dossier. Pour ce qui est de la troisième question, je suis curieuse de savoir pourquoi elle a été jointe aux deux autres. Je suppose qu'il y aura un lien dans la réponse et j'ai dès lors hâte d'en prendre connaissance.

Pour résumer, mes deux questions portent sur les correspondances en gare de Marloie, sujet important pour tous les navetteurs et plus particulièrement pour les étudiants qui prennent le train, notamment vers Liège. Ce trajet est malheureusement assez long et il a vu, ces dernières années, une certaine régression à cause des correspondances qui n'y sont plus assurées.

Pour ce trajet au départ du sud de la province du Luxembourg vers Liège, deux lignes (162 et 43) doivent pouvoir trouver correspondance. Actuellement, les navetteurs des trains qui viennent d'Arlon et qui s'arrêtent à Marloie manquent la correspondance vers Liège à quatre minutes près. L'idée est d'adapter l'horaire d'une de ces deux lignes afin que la correspondance soit assurée. Selon nos calculs, cela correspondrait à près de 45 minutes de temps gagné sur ce trajet pour rejoindre la région liégeoise. La durée est importante sur un temps de trajet qu'il conviendrait de résorber d'autant qu'auparavant, cette correspondance était assurée.

Ce n'est donc pas une demande utopique ni illusoire.

La réponse donnée par votre prédécesseur au sujet de l'adaptation de l'horaire de la ligne 162 était qu'il fallait attendre jusqu'en 2027 pour adapter cet horaire de la ligne 162 Arlon-Namur.

Monsieur le ministre, une adaptation de l'horaire est-elle possible pour cette ligne ou à l'inverse, une adaptation de l'horaire est-elle possible pour la ligne 43 afin qu'une meilleure correspondance soit assurée en gare de Marloie? Cela peut-il être envisagé dès maintenant ou dans le prochain plan de transport?

Concernant le dossier de candidature de Connecting Europe Facility (CEF), la question avait déjà été abordée le 20 octobre 2021. Vous aviez alors confirmé la volonté de trouver des moyens supplémentaires pour les travaux de modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg, qui pour moi est la colonne vertébrale de la mobilité ferroviaire en province du Luxembourg. À cet égard, afin de mobiliser des moyens européens complémentaires aux moyens belges, la Commission européenne vous avait invité à partager à cet appel à projets Connecting Europe Facility, prévu à l'automne 2021, et vous aviez annoncé votre intention de déposer un dossier de candidature pour cet appel à projets.

Monsieur le ministre, le dossier a-t-il été déposé? Dans l'affirmative, avez-vous eu un retour de la Commission européenne? Quelle a été la teneur de sa réponse et quelles ont été ses conclusions?

Dans le cadre du dossier de rénovation de l'axe 3, si celui-ci a été retenu dans le cadre de cet appel à projets, à combien s'élèvent les montants qui pourraient être alloués à cette rénovation?

13.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Hanus, je vous remercie de m'interroger à nouveau sur le train dans cette toujours aussi belle province du Luxembourg. Je vous remercie également de venir avec des propositions concrètes, bien que ce soit la SNCB qui détermine les horaires et non le ministre de tutelle. Il vaut sans doute mieux qu'il en soit ainsi.

En parlant d'horaires, le moindre changement d'une ou deux minutes à un endroit du réseau peu sembler n'avoir que peu d'incidence sur les usagers concernés – il peut même avoir un effet positif – mais il entraîne inévitablement des répercussions en chaîne à d'autres endroits du réseau. Ces adaptations légères peuvent donc avoir des effets plus importants qu'il n'y paraît à première vue.

La circulation des trains en province du Luxembourg ainsi que les liaisons avec les autres provinces sont tributaires de nombreux chantiers en cours sur la ligne Namur-Luxembourg, qui est en cours de modernisation depuis de nombreuses années. Compte tenu de ces travaux de modernisation de l'axe 3, la SNCB ne peut assurer l'adaptation de ses horaires à court terme sur la zone touchée par les travaux de modernisation entre Ciney et Neufchâteau, notamment au niveau de la gare de Marloie.

Pour ce qui concerne de futures adaptations possibles, celles-ci seront bien entendu étudiées dans le cadre de l'analyse de faisabilité préparatoire au prochain plan de transport. La SNCB présentera le résultat de ces études lors de ses habituels *roadshows* en présentation de son prochain plan de transport. Elle sera à l'écoute des parties prenantes afin d'examiner les demandes formulées au profit du plus grand nombre de voyageurs. Vous avez sans doute déjà eu l'occasion de participer à ce type de rencontre. C'est l'occasion de débattre en direct avec les gestionnaires au quotidien de notre réseau.

Je comprends que ces travaux engendrent des désagréments pour les habitants de la province du Luxembourg, qui n'hésitent pas à m'interpeller. Mais c'est un passage nécessaire pour leur offrir une alternative solide à la voiture.

C'est aussi la raison pour laquelle, dans le cadre du plan de transition, sur ma proposition, le gouvernement fédéral vient d'allouer 42 millions d'euros complémentaires, sur moyens fédéraux belges, pour continuer la modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg.

Pour des raisons de timing de réalisation, nous n'avons pas déposé, en surplus, ce dossier dans le cadre du CEF. Nous avons déposé d'autres dossiers. Les travaux financés par le fédéral et ceux qui auraient pu être financés par l'Europe ne pouvaient pas être réalisés conjointement. Ce n'était pas possible.

Le CEF reste toujours une piste de financement envisagée. Mon cabinet étudie l'opportunité de déposer un dossier dans le cadre des appels à projets ultérieurs. Les appels à projets CEF sont très réguliers. Les

travaux sont donc financés, mais sur moyens belges fédéraux et non sur moyens européens. Nous avons fait appel au CEF pour d'autres projets ferroviaires.

Enfin, dans le cadre de la Vision Rail 2040, sur la base du modèle suisse, nous élaborons un système de nœuds de correspondance afin de mieux coordonner les horaires des différents trains, et aussi des différents transports publics. C'est en développant une offre basée sur les besoins des clients que nous parviendrons à rendre le train et les transports en commun en général plus attractifs. Cela prend un peu de temps, ce qui peut être frustrant, y compris pour le ministre. Mais je pense que l'enjeu en vaut la peine.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

13.03 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les réponses que vous apportez aux différentes questions que je vous ai posées aujourd'hui en provenance de la province du Luxembourg.

Je reste persuadée que le développement de cette ligne et, surtout, l'assurance de la correspondance en gare de Marloie doivent rester une des priorités.

J'ai bien entendu qu'une possible étude de faisabilité pourrait éventuellement influencer sur le plan de transport. Je tiens à vous dire déjà que, sur la base des données empiriques, cela doit faire partie des priorités. J'espère que vous aurez la possibilité d'appuyer une adaptation horaire dans la limite du possible pour assurer cette correspondance en gare de Marloie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Ongevallen met fietsers en het gebruik van de Dutch Reach" (55024967C)

14 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les accidents impliquant des cyclistes et l'utilisation du Dutch Reach" (55024967C)

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag handelt over de *Dutch reach*, een kleine gewoonte die fietsongevallen op een vrij eenvoudige manier kan voorkomen. We moeten misschien ook nadenken over een goede term in het Nederlands.

In elk geval gebeuren er elk jaar zo'n 330 ongevallen waarbij fietsers tegen een geopend autoportier rijden. Dat is een vorm van ongeval die eigenlijk heel eenvoudig en met voldoende oplettendheid van de autobestuurder of passagier die wil uitstappen kan vermeden worden, namelijk door niet met de aanliggende hand, maar met de verst verwijderde hand het portier te openen. Daardoor maakt men automatisch een draaiende beweging en kijkt men over de schouder en in de spiegel om te zien of er een fietser aankomt.

Deze techniek wordt in Nederland al sinds jaar en dag aangeleerd in rijsscholen. Groot-Brittannië heeft dit nu zelfs overgenomen in de zogenaamde *Highway Code*. Daar worden bestuurders verplicht om een *Dutch reach* toe te passen. Ik weet niet of we zo ver moeten gaan, maar ik denk deze eenvoudige en goede gewoonte zou moeten worden aangeleerd en dat mensen zouden moeten worden bewustgemaakt. De rijopleiding is uiteraard een gewestelijke materie, maar organisaties als Vias zouden hier toch de nodige aandacht aan kunnen geven.

Bent u overtuigd van het nut van deze kleine gewoonte die fietsongevallen kan voorkomen? Op welke manier wilt u er mee voor zorgen dat deze reflex ingebouwd wordt bij automobilisten? Welke initiatieven overweegt u eventueel?

14.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, het is een zeer interessante vraag. Met de *Dutch reach* bedoelen we inderdaad dat de deur van het voertuig wordt geopend met de hand die zich het verst van de deur bevindt. Daardoor wordt automatisch naar achter gekeken en worden de naderende zwakke weggebruikers goed opgemerkt. Dat is inderdaad een makkelijke manier om verkeersongevallen met zwakke weggebruikers zoals fietsers te verhinderen of te verminderen.

Daarom heeft mijn kabinet ter voorbereiding van de interministeriële conferentie van de ministers van

Mobiliteit van vandaag, de kwestie besproken met de betrokken regionale kabinetten van mijn collega's bevoegd voor Mobiliteit. Wij streven er allen naar om bestuurders bewust te maken van zwakkere weggebruikers. Om dit doel te bereiken beschouwen onze kabinetten de *Dutch reach* als een interessant instrument om te bestuderen in de context van de rijopleiding, die een regionale bevoegdheid is. De regio's zullen nagaan hoe het bewustzijn van zwakkere weggebruikers kan worden vergroot via de rijopleiding en zullen ook goede praktijken, zoals de *Dutch reach*, uitwisselen.

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dit is een positieve reactie. Ik denk dat het goed is dat hierop wordt ingezet, zowel in de rijopleiding als bij sensibilisering. Door hierover te spreken op een tv-kanaal, heb ik ervaren dat men daarna heel veel reacties krijgt van mensen. Het is een eenvoudige techniek die men heel makkelijk kan toepassen. Daarom komt het er volgens mij op neer om het er bij mensen in te prenten en ze ertoe aan te zetten. Ik ben blij dat u hier samen met uw gewestelijke collega's werk van maakt.

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

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

15 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le reprise de Stoomlink par 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 in januari de overname van de start-up Stoomlink aan. BMC coördineert het interoperabele ticketsysteem van de vier openbaarvervoersmaatschappijen en is verantwoordelijk voor gemeenschappelijke vervoersbewijzen zoals de BruPass. Bij reizigers zal BMC vooral bekend zijn onder de vorm van de MoBIB-kaart.*

De aankoop van de start-up Stoomlink, die zichzelf de "Belgian Mobility Digital Factory" noemt, moet bijdragen aan de invoering van nieuwe gemeenschappelijke digitale hulpmiddelen en diensten, om daardoor meer reizigers te overtuigen om voor het openbaar vervoer te kiezen.

Ik heb de volgende vragen voor de minister:

Wat willen de vier openbaarsvervoersbedrijven gemeenschappelijk realiseren dankzij de overname van de start-up? Zijn er concrete doelstellingen of plannen?

Op welke manier zal de overname ten goede komen van de reiziger? Welke eerste stap zal daartoe gerealiseerd zal worden?

Wat was de kostprijs van de overname?

Kan de minister inzicht geven op het belang van NMBS in BMC? Wordt er nog jaarlijks bijkomend in geïnvesteerd? Hoeveel?

15.02 Minister Georges Gilkinet: Met de overname van Stoomlink bereidt Belgian Mobility Card, BMC, zijn hoofdtak van onderhoud en ontwikkeling van het gemeenschappelijke vervoersbewijzensysteem van de maatschappij MoBIB verder uit en voorziet zo in de mogelijkheid om nieuwe digitale oplossingen te creëren voor multimodale reizigers. Bovendien komt BMC zo tegemoet aan de gezamenlijke wens van de vier vervoersmaatschappijen om het reizen met het openbaar vervoer voor intermodale klanten te vereenvoudigen. De toevoeging van Stoomlink aan het BMC-team zal bijdragen tot de invoering van deze nieuwe gemeenschappelijke digitale hulpmiddelen en diensten. Op termijn zullen de nieuw ontwikkelde oplossingen ook de huidige of toekomstige particuliere partners van de vervoersmaatschappijen integreren. Het doel van BMC en de vier openbaarvervoersmaatschappijen is bij te dragen tot een grote modale shift naar vormen van duurzame mobiliteit en meer in het bijzonder naar het openbaar vervoer door de ervaring van de reizigers te verbeteren en te harmoniseren.

Ik ben dus tevreden met deze evolutie die de intermodaliteit een extra impuls zal geven. Het onderschrijft ook de goede samenwerking tussen de vier vervoersmaatschappijen en hun inspanningen om te blijven innoveren in het belang van de gebruikers van openbaar vervoer. Realtime reizigersinformatie en de

vereenvoudiging van alle stappen van het reistraject via digitalisering zijn belangrijke factoren die het openbaar vervoer aantrekkelijk maken. De vier vervoersmaatschappijen werken op dit gebied al jaren samen. Enkele voorbeelden hiervan zijn de invoering van de interoperabele MoBIB-kaart, de invoering van gemeenschappelijke producten, zoals recent de Brupass en Brupass XL, die het mogelijk maken om alle netten te gebruiken met hetzelfde vervoersbewijs, tot maximaal 10 kilometer van de Grote Markt van Brussel, dus de GEN-zone, of de gemeenschappelijke routeplanner SMOP.

De overname van Stoomlink zal de invoering van nieuwe gemeenschappelijke en innovatieve digitale hulpmiddelen versnellen om zo het traject van de reizigers te vereenvoudigen. De overname volgt op een due diligence-onderzoek dat is uitgevoerd door de raad van bestuur van BMC. De analyse en onderhandelingen hebben enkele maanden in beslag genomen en resulteerden in een overeenkomst voor de verwerving van 100% van de aandelen van Stoomlink met eigen middelen van BMC.

De NMBS wenst niet te communiceren over de kostprijs van de overname. 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. BMC en de vier vervoermaatschappijen verheugen zich op de integratie van het Stoomlink-team in het bestaande team. Dat versterkt de strategische vaardigheden en het vermogen om nieuwe hulpmiddelen voor reizigers te ontwikkelen.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik hoor weinig nieuwe, concrete dingen die uit deze integratie zullen voortvloeien. Wellicht is het nog te vroeg voor nieuwe initiatieven. Ik vraag me bijvoorbeeld af of men gezamenlijk zal werken aan een platform rond Mobility as a Service (MaaS). Ik heb begrepen dat men daar bij de NMBS en De Lijn wel over denkt en misschien zelfs aan werkt. Volgens mij zou dat beter allemaal samen gebeuren. Maar het is dan de vraag of een overheidsbedrijf dat al dan niet moet doen.

Het is alleszins een interessante evolutie, met veel goede intenties. Het is nu uitkijken naar sprongen voorwaarts in het gezamenlijk aanbieden van openbaar vervoer via een geïntegreerd systeem, zodat de reiziger niet langer aparte ticketjes moet kopen voor bus, trein en tram.

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

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

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

16.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Mijnheer de minister, sinds 2004 is er in de federale wegcode een inhaalverbod opgenomen voor vrachtwagens op autosnelwegen, autowegen en wegen met tenminste vier rijstroken bij neerslag. De handhaving op deze regel is echter geen sinecure. Daarvoor is de inzet nodig van politiediensten die overtreders op heterdaad betrappen. Bij de federale politie zegt men geregeld te controleren maar ontkent men niet dat het geen prioriteit is.*

In het verleden waren er in Vlaanderen plannen om te handhaven via ANPR-camera's en pluviometers, maar dat project kwam nooit helemaal van de grond. Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters wil nu werken met nieuwe installaties. Er is sprake van twee types. Er is een type dat zowel controleert op het inhaalverbod bij regenweer als op het respecteren van de tussenafstanden en er is een type dat controleert op overlading. Bedoeling is om tegen het einde van het jaar 19 locaties uit te rusten met die nieuwe systemen.

Maar daar komt kritiek op. Volgens transportfederatie Febetra is België het enige land in Europa waar een dergelijke maatregel geldt en is er nooit een studie geweest die het effect van het inhaalverbod op de verkeersveiligheid aantoonst. Ze worden daarin bijgetreden door Vias, die stelt dat er geen directe wetenschappelijke bewijzen zijn dat het inhaalverbod bij neerslag op autosnelwegen enig effect heeft op de verkeersveiligheid

Ik heb daarover volgende vragen:

Heeft de minister cijfers van het aantal overtredingen op het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag? Graag de cijfers voor de afgelopen 5 jaar.

Hoe staat de minister tegenover het inhaalverbod? Blijft deze behouden in de nieuwe wegcode?

Hoe staat de minister tegenover de controle op het inhaalverbod via ANPR-camera's?

Klopt het dat België het enige land is met dergelijk inhaalverbod? Zijn er specifieke redenen waarom deze regel in België wel kan verdedigd worden (staat van de snelwegen, kwaliteit van het asfalt, drukte op de snelwegen,...)?

Klopt het dat er geen wetenschappelijk bewijs is over de impact van het inhaalverbod op de verkeersveiligheid? Is hier onderzoek naar gedaan? Dat gaat in tegen het gevoel van veel automobilisten. Welke zijn de belangrijkste oorzaken van ongevallen op autosnelwegen bij regenweer?

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Vandenbroucke, verkeersveiligheid is een topprioriteit voor mij en mijn regionale collega's. Samen hebben wij het ambitieuze doel *All For Zero*. Daarom hebben wij op 23 november tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid het eerste interfederale verkeersveiligheidsplan gepresenteerd. Zo streven wij bijvoorbeeld naar nul dodehoekongevallen met vrachtwagens.

Mijn administratie beschikt niet over statistieken met betrekking tot het aantal overtredingen van het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag. Mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken zijn beter geplaatst om hierop te antwoorden.

Het inhaalverbod bij neerslag werd behouden in het ontwerp tot hervorming van de wegcode. De werkzaamheden met betrekking tot dit ontwerp zijn sinds kort terug opgestart. Niets is op dit moment echter in steen gebeiteld.

Volgens mij wordt dit inhaalverbod best behouden. Het feit dat er geen wetenschappelijke bewijzen zijn dat het inhaalverbod effect heeft op de verkeersveiligheid, betekent mijn inziens niet dat dit verbod moet worden opgeheven. Elke bestuurder die bij hevige neerslag al eens werd ingehaald door een vrachtwagen kan beamen dat dit als niet erg verkeersveilig wordt ervaren.

Bij de invoering van dit verbod op 1 januari 2004 werd ervan uitgegaan dat dit de verkeersveiligheid zou bevorderen. Dit had niets van doen met de staat van het Belgische wegennet, de verkeersdrukke enzovoort. Wij zijn intussen 18 jaar verder en ook al zijn er geen onderzoeken daarover, toch lijkt een inhaalverbod voor zware vrachtwagens bij neerslag nog steeds een te verdedigen keuze. Dat België in deze een unicum is, verandert daar niets aan.

Elke technologie die kan bijdragen tot een efficiëntere handhaving is positief, natuurlijk op voorwaarde dat er voldoende rechtszekerheid wordt geboden. Voor een inhaalverbod bij neerslag is dat niet evident. Het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, bepaalt de lijst van overtredingen die door middel van onbemande automatisch werkende toestellen kunnen worden opgespoord. Alle inhaalverboden, dus ook het inhaalverbod bij neerslag, zijn erin opgenomen. Ik kan enkel toejuichen dat van deze mogelijkheid gebruikgemaakt wordt.

16.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik vind het zeker niet erg dat wij een unicum zijn op dit punt. Ik meen dat die regel zijn nut heeft.

Ik heb goed geluisterd naar wat u zei over de handhaving met ANPR-camera's. Het is het onderzoeken waard of men het op die manier moet aanpakken, precies om ervoor te zorgen dat dit inhaalverbod een maximale positieve impact heeft op de verkeersveiligheid.

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

De **voorzitter**: Mijn vraag nr. 55024981C en de vragen nrs. 55024988C 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 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Lineas" (55025013C)

17.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, sinds de liberalisering van het goederenvervoer heeft Lineas 70 % van de markt in handen. Dat is bijna een monopoliepositie. Tegelijk zien we dat het niet goed gaat met Lineas. De vrijmaking van de markt die door Europa werd opgelegd, werd door de vorige regeringen goedgekeurd.

De Europese private vrachtspelers maken allemaal verlies. Enkel de goederenvervoerders in overheidshanden of die met voldoende overheidssteun houden stand. Zo staat Lineas op de radar van DB Cargo. Lineas heeft grote schulden. Het boekte het afgelopen boekjaar 57 miljoen euro verlies, het jaar ervoor was er 10 miljoen euro verlies. Ondertussen torsen ze 270 miljoen euro schuld. Hiermee doen ze het slechter dan het toenmalige NMBS Logistics.

Om zijn schulden te dempen, heeft Lineas reeds het gros van zijn spoormateriaal verkocht om dat indien nodig nadien opnieuw te huren. Ook aan de top van het bedrijf rommelt het. Zo is Bernard Gustin aangesteld als voorzitter, een teken aan de wand.

Bestaat de kans dat Lineas failliet gaat? Hebt u een plan klaar om bij een faillissement van Lineas het vrachtverkeer per spoor in België operationeel te houden? Bereidt Lineas een verkoop voor? Zal DB Cargo Lineas overnemen? Zal de FPIM, de regering, die 10 % van Lineas bezit, hiermee akkoord gaan?

Welk scenario verkiest u zelf: een overname door een buitenlandse onderneming of een overname van Lineas door de NMBS? Geloof u nog steeds dat dankzij uw beleid het goederenspoorvervoer in België tegen 2030 zal verdubbelen? Hoeveel staan we vandaag nog af van die doelstelling?

17.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, wij hebben het in deze commissie al meermaals over dit onderwerp gehad, onder meer op 7 december 2021 en op 18 januari 2022. Ik verwijs dan ook naar de antwoorden die ik u toen heb gegeven. In ieder geval ben ik aandachtig voor de situatie, gezien het belang van het goederenvervoer. Ik heb recent een constructief overleg met Lineas gehad.

Wat de rol van de FPIM in het dossier-Lineas betreft, verwijs ik u naar de minister die de FPIM in zijn portefeuille heeft, de minister van Financiën. Ik heb geen commentaar op de financiële situatie van een particuliere exploitant noch op het operationeel beheer ervan.

Wat de gevolgen voor de Belgische markt voor het goederenvervoer betreft, kan ik u geruststellen dat er geen tekort aan locomotieven en/of rijtuigen dreigt en dat mijn ambities voor het goederenvervoer dan ook niet in het gedrang komen. Mijn doelstelling om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen, zal worden vertaald in een concreet actieplan. Dat wordt door mijn kabinet voorbereid, in dialoog met de actoren van de sector.

Uit de jongste gegevens van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer blijkt dat de vervoerde tonnage tussen 2012 en 2017 met 3,65 % is toegenomen na een daling als gevolg van de financiële crisis van 2008. Wat het aantal ondernemingen op de Belgische markt voor het goederenvervoer per spoor betreft, raamt de Dienst Regulering het marktaandeel van de ondernemingen die met Lineas concurreren op 30 %, met een groei van 33 % over vijf jaar. Die evolutie staat mijn doelstelling dus niet in de weg om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. De economische spelers en de partners van de spoorsector zijn voor mij een bondgenoot om mee de modal shift naar het spoor te maken, met alle voordelen van dien voor het klimaat, de verkeersveiligheid en onze economie en jobs.

17.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dat het bedrijf nu verlieslatend is, is toch wel vrij problematisch. Het is een van de grootste bedrijven binnen het goederenvervoer. Wij maken ons wel zorgen. Blijkbaar is het voor u niet zo een groot probleem. Ik vrees toch, mijnheer de minister, dat wij er niet zullen komen.

Als we die omslag willen maken van minder vrachtvervoer via de weg naar meer via de trein, dan zal hier

toch meer op ingezet moeten worden. Ik hoor ook van vakbonden dat de mensen zich zorgen maken over de situatie.

U weet dat wij voorstander zijn om het goederenvervoer weer in overheidshanden te geven. Ik denk dat dit de beste oplossing zou zijn om een echte omslag te maken en het goederenvervoer uit te bouwen, zoals u zelf in uw doelstellingen hebt aangegeven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le ministre, le 5 novembre 2021, la gare de Marloie était touchée par un incendie, au sujet duquel je vous ai déjà interrogé.

Le 7 février dernier, la presse relatait qu'il faudrait attendre le mois de mars pour voir la fin des travaux et la réouverture du guichet. Le délai relativement long est expliqué par la pénurie de matières premières que l'on connaît malheureusement dans tous les secteurs de la construction.

La porte-parole de la SNCB précisait que des caméras de surveillance ont été installées. Elle ajoutait: "Elles sont directement reliées au Security Operations Center, le réseau de surveillance de la SNCB".

Je suis attentif au respect de la vie privée et à la protection des données personnelles et, dans ce cadre, je souhaite vous poser les questions suivantes.

Monsieur le ministre, de quel type sont les caméras installées à la gare de Marloie? Quels sont leurs buts et fonctions? Pourquoi ont-elles été placées? Comment sont-elles orientées et que filment-elles? Enregistrent-elles les images? Combien de temps les enregistrements sont-ils conservés? Par qui les images sont-elles visionnées? Dans quelles circonstances? De quelle législation relèvent-elles?

Des caméras semblables sont-elles utilisées dans d'autres gares ou sur d'autres sites de la SNCB ou Infrabel? Si de telles caméras sont habituelles sur les sites de la SNCB, pourquoi la gare de Marloie n'en disposait-elle pas auparavant?

18.02 Hervé Rigot (PS): Monsieur le ministre, je viens vers vous à propos de la gare de Waremme. La semaine dernière, celle-ci a été vandalisée à l'intérieur et à l'extérieur tant du côté de la voie publique que du côté des quais.

Ce genre de délit est facilité par la disparition d'une présence humaine au sein des stations de villes moyennes. Le contrôle social qui existait naguère ne peut plus produire ses effets: je réitère donc qu'un automate ne remplacera jamais un chef de gare.

À chacune de ces incivilités ou délits, ce sont non seulement des gros frais à la charge de la communauté mais c'est aussi le sentiment d'insécurité qui croît au sein de la population.

Monsieur le vice-premier ministre, quelle solution pourriez-vous envisager pour que les gares des villes moyennes puissent conserver la sécurité que les usagers sont en droit d'y attendre malgré la fermeture des guichets? Comptez-vous augmenter le cadre d'agents Securail à cette fin?

En plus du personnel, avez-vous l'intention d'équiper par exemple les gares de dispositifs de surveillance tels que l'installation de caméras pour pouvoir identifier et poursuivre les auteurs d'actes malveillants et ainsi

garantir la sécurité des personnes mais aussi la préservation du patrimoine de la SNCB et d'Infrabel?

18.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, monsieur Rigot, dans cette commission, nous discutons régulièrement de la sécurité des voyageurs et du personnel ferroviaire et c'est pour moi une priorité absolue non négociable car sans sécurité, pas de liberté. Sans liberté, pas de mobilité!

Monsieur Rigot, dans le cadre de la décision prise suite à la discussion avec la SNCB en février 2021 sur la fermeture de guichets – celui de la gare de Waremme est fermé depuis bien plus longtemps –, j'ai demandé et obtenu une série de mesures afin de garder les gares les plus accueillantes et sûres possible, telles que la garantie de salles d'attente couvertes et chauffées, l'entretien régulier, l'élargissement des heures d'ouverture y compris dans les gares où les guichets avaient déjà été fermés, le passage quotidien de collaborateurs de la SNCB et la recherche de partenariats permettant de conserver de la vie en gare, avec la possibilité pour les communes ou des associations sans but lucratif de bénéficier de conditions préférentielles pour occuper ces gares.

Par ailleurs, une réorganisation de Securail est en cours depuis juillet 2021. Elle a été discutée entre la direction de la SNCB et les représentants des travailleurs en décembre. Sa mise en œuvre a commencé au début de l'année 2022. L'engagement de 25 agents Securail supplémentaires est notamment prévu. Ce cadre n'a pas diminué au cours des dernières années. Il augmente régulièrement.

En ce qui concerne les dispositifs de surveillance, les caméras font partie de l'approche globale de la sécurité et s'inscrivent dans un ensemble de mesures déterminées par des analyses de risques de la SNCB. Ce n'est d'ailleurs pas parce qu'il n'y a pas de caméra dans une gare que d'autres moyens de protection n'y sont pas implémentés.

La surveillance par caméra est une de ces solutions de sécurité qui figure parmi les missions de service public octroyées à la SNCB. À cet égard, elles remplissent différentes fonctions: assurer une surveillance préventive à distance, vérifier la véracité d'une alarme (ce qu'on appelle la levée de doute), guider à distance le personnel de sécurité et la police lors des interventions ou encore soutenir les services de police et les magistrats dans leur enquête.

Dans ce cadre, elles tombent évidemment sous le champ d'application de la loi Caméra mais également de la législation sur la protection des données à caractère personnel.

Les caméras installées par la SNCB sont des caméras fixes dont la finalité est de prévenir, constater ou déceler les infractions contre les personnes ou les biens. Elles sont placées et orientées en fonction des analyses de risques effectuées par le Corporate Security Service de la SNCB. En fonction de ces analyses, des caméras sont placées par exemple sur les quais, dans les couloirs sous voie ou les halls de gare.

En fonction des résultats des analyses de risques effectuées pour chaque gare, des caméras peuvent être également installées dans d'autres infrastructures de la SNCB et d'Infrabel. Il s'agit par exemple de protéger des bâtiments (ateliers, cabines de signalisation), les parkings ou encore les voies. Néanmoins, pour des raisons de sécurité, la SNCB ne communique pas sur le nombre ni l'emplacement exact des caméras dans les gares.

En ce qui concerne les images, elles sont généralement conservées pendant sept jours. Les images sont visionnées par le personnel de sécurité assermenté des *Control rooms* de la SNCB dans le cadre de la mission de service public qu'elle exerce en matière de sécurité. Les services de police ont également accès aux images selon les modalités – et rien qu'elles – prévues par la loi Caméra.

18.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Vous aurez compris dans ma question que je suis relativement méfiant quant à l'utilisation des caméras sur la voie publique, de manière générale, pas du tout nécessairement à la SNCB. Je suis satisfait de la réponse que vous avez donnée quant à l'utilisation qui en est faite.

Vous avez parlé de votre projet de maintenir des gares vivantes et occupées. Vous avez également évoqué à nouveau, avec raison, le fait que les gares abandonnées nécessitent l'engagement d'agents Securail pour maintenir en sécurité des gares qui ont été désertées par leurs guichetiers. Cela montre quand même qu'avant votre arrivée, le fait de vouloir fermer des guichets représentait quand même une certaine incohérence, que vous essayez aujourd'hui de combler.

18.05 **Hervé Rigot** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos explications relatives à la sécurité qui est mise en place actuellement. Je ne doute pas que vous mettez beaucoup de moyens et que des moyens structurels sont là. Néanmoins, malgré ces moyens, il y a ce vandalisme qui est un fait dans la gare de Waremmé.

Je répète que je souhaite vraiment qu'on puisse être attentif à ce que les gares demeurent vivantes. Je sais que vous faites des démarches en ce sens. Je crois aussi pouvoir dire qu'en journée, cette gare est bien tenue car il y a du contrôle social. Elle est accueillante et agréable. Mais, une fois que les derniers trains sont partis, c'est la situation nocturne qui pose problème, tant sur les quais que dans le tunnel ou aux abords de la gare. C'est sur ces éléments-là qu'il faut se pencher en collaboration avec la ville de Waremmé et avec la police locale mais il y a un rôle que Securail doit jouer.

Je comprends que vos moyens ne sont pas extensibles à volonté mais j'aimerais vraiment qu'on puisse trouver une solution pour éviter que ce genre de phénomène ne se reproduise. J'espère que c'est un phénomène isolé et que les auteurs de ces faits, grâce aux caméras et à votre collaboration avec les forces de l'ordre, pourront être identifiés, poursuivis et sanctionnés.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55025830C en 55025834C van mevrouw Jadin worden in schriftelijke vragen omgezet.

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 **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 trottinettes électriques" (55025833C)

19.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, er wordt heel vaak van elektrische steps gebruikgemaakt. Dat brengt een aantal praktische problemen met zich mee, onder andere inzake veiligheid. Het aantal ongevallen neemt ook toe. Een actualisering van de regelgeving inzake e-steps dringt zich dus op. Er zou een interfederale werkgroep met alle ministers van Mobiliteit zijn opgericht.

Onlangs maakten we in onze commissie echter de absurde situatie mee dat de meerderheid plots op de rem ging staan voor de stemming over een goed wetsvoorstel nr. 2354 ter aanpassing van de regelgeving voor e-steps, een voorstel dat wij met de oppositie met veel enthousiasme wilden goedkeuren.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in de interfederale werkgroep met de ministers van Mobiliteit? Kwam de werkgroep recent nog samen? Zo ja, wanneer en met welk resultaat? Zo neen, wanneer zal dat wel gebeuren? Tegen wanneer wil men de werkzaamheden afronden?

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, op de interministeriële conferentie Mobiliteit van 12 oktober heeft Vlaams minister Lydia Peeters de kwestie van de e-steps aan de orde gesteld. Ik heb samen met mijn regionale collega's besloten om een interfederale werkgroep over het onderwerp op te richten. Ik ben zeer verheugd over dat positieve initiatief, dat opnieuw een bewijs is van de zeer goede samenwerking met mijn regionale collega's over een belangrijk onderwerp, de verkeersveiligheid van wie op een e-step rijdt.

De werkgroep is verscheidene malen bijeengekomen, de laatste keer op 14 februari. De werkgroep buigt zich onder meer over kwesties in verband met de minimumleeftijd en dropzones. Wij hebben de laatste hand gelegd aan de daaruit voortvloeiende voorstellen in een ontwerp van KB. Dat werd nu officieel aan de Gewesten voor advies voorgelegd.

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

Ik ben blij te horen dat de werkzaamheden bijna klaar zijn. Ik kijk uit naar het wetgevende vervolg dat ter zake in de commissie aan de orde zal worden gesteld.

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

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

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 **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)

De **voorzitter**: Mevrouw Jadin is niet aanwezig.

20.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, op maandag 7 februari vond een groot drama plaats. Een vijfjarige jongen werd door een trein aangereden in een spoortunnel onder Antwerpen-Centraal. Het slachtoffer, de vijfjarige Jesse uit Hasselt, was rond 14.15 uur aan de aandacht van zijn moeder ontsnapt in McDonalds en zo in het station terechtgekomen. Uit de camerabeelden blijkt dat de jongen het station binnenwandelde en via perron 23/24 de tunnelkoker richting Berchem heeft bereikt. Een treinbestuurder heeft het lichaam rond 16.10 uur opgemerkt, vlak naast de sporen, maar het jongetje werd al om 14.40 uur aangereden door een trein, zo blijkt uit de beelden. Dat is een bijzonder tragisch ongeval, waarmee wij met alle respect moeten omgaan, in eerste instantie voor de familie en vrienden, zoals ik in een vorige vergadering ook al heb gezegd. Wij moeten het ongeval ook bespreken omdat het belangrijk is om kritische vragen te stellen over de veiligheid van ons treinverkeer. Of dat ongeval voorkomen kon worden, is een belangrijke vraag die wij als parlementsleden moeten stellen.

Mijnheer de minister, werden er al eerder mensen aangetroffen in die bewuste spoortunnel? Welke voorzorgsmaatregelen werden er genomen door Infrabel of de NMBS om dergelijke ongevallen te voorkomen?

Is de spoortunnel en de weg daarnaartoe uitgerust met camera's, bijvoorbeeld ook warmtecamera's? Zo ja, waren die allemaal in gebruik op het moment van het ongeval? Worden die camera's live bekeken door een medewerker van Infrabel of de NMBS? Zijn er ondertussen door de NMBS of Infrabel al maatregelen genomen sinds dat tragisch voorval?

Zijn onze spoorwegen volgens u voldoende veilig, ook voor kinderen? Is er voldoende budget om onze spoorwegen optimaal te beveiligen, bijvoorbeeld met struikelmatten?

20.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, het is inderdaad tragisch wat er op 7 februari 2022 gebeurd is in de spoorwegtunnel onder het station van Antwerpen-Centraal. Ik wens hier nogmaals uitdrukkelijk mijn medeleven te betuigen met de familie van het jonge slachtoffer. Dit drama benadrukt nogmaals het immense belang van een veilig spoorverkeer in iedere omstandigheid, wat voor mij als bevoegd minister een absolute prioriteit is. Ook de NMBS en Infrabel betuigen hun medeleven met de nabestaanden van het slachtoffer. Het betrokken spoorwegpersoneel is en was danig onder de indruk van deze jammerlijke feiten. Het personeel krijgt hiervoor dan ook de nodige psychologische begeleiding.

Zoals gebruikelijk werken NMBS en Infrabel mee aan het gerechtelijk onderzoek en willen ze in het belang van het onderzoek niet verder communiceren over de omstandigheden. Daarvoor verwijzen ze door naar het parket.

Trespassing is een fenomeen dat Infrabel actief bestrijdt door aanzienlijke budgetten te investeren. Infrabel beschikt al enkele jaren over een plan om de betreding van de spoorwegterreinen tegen te gaan met acties van sensibilisering, repressie en een verhoogde veiligheid.

Samen met Infrabel en NMBS werken we voortdurend aan de veiligheid op het spoor. Er bestaan tal van werkgroepen om de veiligheid te verbeteren. Alle aspecten van het tragische ongeval in Antwerpen zullen worden geanalyseerd.

Na dit tragische ongeval in het station van Antwerpen-Centraal heb ik de NMBS en Infrabel gevraagd hun inspanningen voort te zetten om de Belgische spoorwegen steeds veiliger te maken. Zonder veiligheid is er immers geen vrijheid.

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik ben tevreden dat er al stappen zijn gezet voor het personeel, want ik kan mij inbeelden dat het verschrikkelijk moet zijn om dat mee te maken.

Ik begrijp dat de juridische procedure tijd in beslag neemt, maar ik zou ook graag weten welke aanpassingen de NMBS en Infrabel zullen doen om ervoor te zorgen dat het veiliger is? Ik denk dat het goed is dat wij er mee op toezien dat de mensen veilig de trein kunnen nemen. Ik stel voor dat wij ook op de hoogte worden gehouden van de evolutie van dit dossier. Misschien kunnen wij hierop later terugkomen om lessen te trekken uit wat er in Antwerpen is gebeurd.

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

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

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): *Elke reiziger die per spoor van en naar de luchthaven van Zaventem reist dient een Diabolo taks te betalen. Deze taks is het gevolg van een privé-contract dat bij de realisatie van het project gesloten werd met Northern Diabolo NV.*

Welke contractuele bepalingen of andere opties zijn er voor Infrabel om tot een heronderhandeling van de overeenkomst met Northern Diabolo NV over te kunnen gaan?

Welke contractuele beperkingen of andere beperkingen staan het heronderhandelen van de overeenkomst met Northern Diabolo NV in de weg?

Vindt de minister dat het niet vrijgeven van de inhoud van de overeenkomst met Northern Diabolo NV en de weigering van Northern Diabolo NV en Infrabel om te communiceren over de ticketverkoop en betaalde vergoedingen een goede zaak? Vindt de minister dat deze weigering(en) passen binnen gezonde principes van openbaarheid van bestuur en tegenmoet komen aan de controletaak van de parlementsleden in dit huis?

Hoe evalueert de minister het succes, de bezettingscijfers en commerciële resultaten van het treinverkeer van en naar Brussel-Nationaal Luchthaven dat onderhevig is aan de Diabolo taks?

21.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, naar aanleiding van uw vragen laten de NMBS en Infrabel mij het volgende weten.

Zowel Northern Diabolo als Infrabel zijn er toe gehouden om de contractuele bepalingen van hun overeenkomst na te leven. De *concession agreement* voorziet in een wijzigingsprocedure die elk van de partijen toelaat slechts in zeer uitzonderlijke gevallen en onder heel strikte voorwaarden een wijziging door te voeren. Andere wijzigingen zijn slechts mogelijk mits uitdrukkelijk en schriftelijk akkoord van beide partijen. Indien Infrabel de overeenkomst met Northern Diabolo eenzijdig en voortijdig zou opzeggen, is Infrabel er

contractueel toe gehouden een aanzienlijke schadevergoeding te betalen aan Northern Diabolo.

Zoals reeds werd aangegeven in het antwoord op vraag 1, kunnen wijzigingen slechts worden doorgevoerd mits instemming van beide partijen. In de overeenkomst werd een bijzondere vertrouwelijkheidsclausule opgenomen die door de partijen dient te worden nageleefd en die conform de regels inzake de openbaarheid van het bestuur is.

Meer dan 20 % van de klanten kiest al voor de trein om naar de nationale luchthaven te gaan, wat ik in het kader van de transitie naar duurzame verplaatsingen toejuich. Dat percentage was bovendien tot aan de huidige gezondheidscrisis elk jaar in stijgende lijn. De komende jaren zullen Brussels Airport en de NMBS blijven initiatieven nemen om meer reizigers te overtuigen om de trein te nemen naar de luchthavens, wat ik volledig steun en waar ik de nodige impulsen aan zal geven.

21.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het is logisch dat de wijzigingsprocedures voor een stuk beperkt zijn en in uitzonderlijke gevallen aan strikte voorwaarden onderhevig. Het eenzijdig opzeggen van het contract is natuurlijk ook absoluut niet aan de orde. Heronderhandelen kan echter wel altijd als twee partijen bereid zijn te praten.

U spreekt over 20% van de klanten. Dat is behoorlijk weinig. Echte cijfers inzake reizigersvervoer krijgen we echter niet. We krijgen ook geen inzage in hoeveel er concreet al betaald is aan vergoedingen aan Northern Diabolo nv. Dat betreurt ik. Het gaat toch om publieke middelen. We krijgen er heel moeilijk zicht op. We hangen vast aan een wurgcontract dat bijzonder veel geld kost en dat qua reizigersaantallen alleszins erg ontgoochelt. Doe niet simpelweg verder, maar bekijk op welke manier er kan worden heronderhandeld en er kan worden gestreefd naar oplossingen.

Ik hoor u graag vertellen dat u initiatieven wil nemen om het reizigersaantal op te krikken, maar praten met Northern Diabolo nv behoort daar ook toe.

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

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 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): Monsieur le vice-premier ministre, dans ma ville de Waremmes, nous avons la chance d'avoir deux voies importantes: la ligne 36 qui relie Liège à Bruxelles mais aussi la ligne à grande vitesse qui suit le tracé de l'autoroute E40, ce qui multiplie les ponts ferroviaires et les infrastructures à entretenir.

En tant qu'élu local, je fais un constat difficile: les propriétés d'Infrabel ne jouissent pas de l'entretien que l'on peut attendre d'un gestionnaire en bon père de famille. Je parle ici de ces ponts que j'évoquais. Les tags recouvrent les ponts, les terre-pleins voient les herbes folles se multiplier, ce qui est un appel aux dépôts sauvages d'immondices - malheureusement pour les Waremmiens. Pour ceux qui viennent dans cette commune, c'est Waremmes et c'est de la responsabilité des élus locaux.

Monsieur le vice-premier ministre, mes concitoyens en ont assez! Les communes, avec le soutien de la Région wallonne, n'ont cessé d'investir pour renforcer la propreté et lutter contre les dépôts clandestins, pour avoir des actions de sensibilisation mais aussi des actions réparatrices concernant les situations de dépôt clandestin et autres, mais le coup d'œil pose question. C'est une entrée de ville en plus, pour Waremmes. C'est la première chose que les visiteurs voient de cette ville: ses ponts qui sont tagués. Quels moyens comptez-vous apporter à ce problème récurrent ?

Dans quelle mesure pouvez-vous renforcer les équipes de nettoyage afin de mettre en valeur les ouvrages d'art? J'imagine à quel point cette situation n'est pas simple pour vous, mais j'espère que vous pourrez nous apporter des éléments positifs de réponse.

22.02 Georges Gilkinet, ministre: De manière générale, monsieur Rigot, Infrabel entretient l'ensemble des

biens, bâtiments et terrains dont elle est propriétaire, de la façon la plus adéquate possible, conformément aux missions qui lui sont confiées; ce sera encore inscrit dans son futur contrat de performance.

Comme d'autres institutions publiques ou privées, Infrabel est cependant également confronté à des incivilités et à des actes de vandalisme qui ne sont jamais acceptables, évidemment. En cas de dégradations et de dépôts sauvages d'immondices, une plainte est déposée auprès des services de police compétents. Comme vos concitoyens, Infrabel est avant tout la victime de comportements irrespectueux, d'infractions environnementales et doit fréquemment supporter des frais importants générés par le nettoyage de talus ou des abords des installations ferroviaires.

Dans le cas spécifique de Waremmes, il conviendrait d'identifier plus précisément les sites auxquels vous souhaitez faire référence; dans la région de Waremmes, la ligne ferroviaire s'étend sur pas moins de 20 kilomètres et les terrains aux abords sont pour la plupart propriété de la SNCB et pas d'Infrabel. Les ponts, quant à eux, appartiennent pour partie à Infrabel mais aussi à la Région wallonne et à la ville de Waremmes elle-même.

Je partage le souci des Waremmiennes et des Waremmiens de lutter, globalement, contre toutes les incivilités observées aux abords du domaine ferroviaire. Ce n'est qu'ensemble, avec toutes les autorités publiques et chaque personne individuellement, que nous parviendrons à le faire.

22.03 Hervé Rigot (PS): Monsieur le ministre, excusez-moi, mais je vais quand même préciser de quel pont il s'agit, cela figurait dans ma question. Le pont le plus préoccupant est celui qui est situé à la sortie d'autoroute sur la Chaussée romaine et qui surplombe cette autoroute. Si vous venez à Waremmes en voiture - pas en train, sinon vous ne le verrez pas - je peux vous assurer que c'est une horreur de taguage. Je ne sais pas si c'est un pont Infrabel ou SNCB, mais il n'est ni communal, ni régional.

Dès lors, puisque vous êtes le ministre de tutelle, puis-je vous demander de me dire comment vous allez agir pour enlever ces tags? Je sais que vous en êtes victime, mais nous en sommes victimes aussi car nous observons des dommages sur notre territoire communal, et je sais comment mes services communaux agissent pour nettoyer ces tags. Ma question est donc: comment allez-vous agir pour enlever les tags de ce pont et le rendre à nouveau dans son pristin état? Le frotter, très concrètement, on a besoin qu'il soit frotté. C'est ce que j'attends comme réponse de votre part, monsieur le ministre. Je ne sais pas si vous pouvez répondre à ma question maintenant ou la prochaine fois. Je vous remercie.

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

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 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)

De **voorzitter**: Mevrouw Buyst is in een andere commissie.

23.01 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, om een snellere reistijd mogelijk te maken voor de IC Amsterdam-Brussel overweegt de Nederlandse spoorwegmaatschappij NS om verschillende haltes in Belgische stations te schrappen. Vooral de regio Antwerpen en Brussels Airport zouden zwaar getroffen worden door de Nederlandse plannen.*

Is de minister op de hoogte van de Nederlandse plannen? Zo ja, welke zijn die en wat is de reactie van de minister? Zo neen, zal de minister naar de Nederlandse plannen informeren?

Is de minister van oordeel dat de Nederlandse plannen passen binnen zijn beleidsdoelstellingen om van het

spoorvervoer de ruggengraat van zijn mobiliteitsplannen te maken en meer en vlotter aan te sluiten op internationale spoornetwerken?

Welke acties zal de minister ondernemen om het schrappen van Belgische haltes in de IC-verbinding Amsterdam-Brussel te voorkomen en een volwaardig aanbod aan de Antwerpse regio en Brussel Airport te garanderen?

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de lijn tussen Amsterdam en Brussel is een belangrijke verbinding tussen de twee landen, zowel voor het internationale als het interne Belgische spoorvervoer, en past in mijn visie van een robuust Europees treinnetwerk.

De huidige samenwerking tussen NS en NMBS op de as Brussel-Amsterdam loopt tot december 2024. NS en NMBS onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden om deze samenwerking voort te zetten vanaf 2025. Het overleg verloopt in een constructieve sfeer en er worden verschillende denkpistes onderzocht om de klantervaring te verbeteren.

Ik kan u alvast geruststellen, op basis van de beschikbare elementen zullen alle Belgische stations die momenteel een rechtstreekse verbinding met Nederland hebben, deze in de toekomst behouden. Dat geldt dus ook en in het bijzonder voor het station Noorderkampen; dat was een vraag van mevrouw Buyst. Ook de directe verbinding tussen het station Brussels Airport-Zaventem en Nederland blijft behouden.

23.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dat was een heel duidelijk antwoord.

Ik leid uit uw antwoord af dat de vijf stations die genoemd werden – u sprak over het station Noorderkampen, maar het gaat ook over Antwerpen-Berchem, Mechelen, Brussels Airport-Zaventem en Brussel-Noord – zullen blijven aangedaan worden door die IC-trein Amsterdam-Brussel. Ik juich dat toe.

Ik vraag me dan wel af hoe de initiële doelstelling vanuit Nederland om de reistijd te verkorten zal worden gerealiseerd. Daarvoor wacht ik natuurlijk verder af wat er uit de bus zal komen bij de nieuwe overeenkomst vanaf 2025.

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

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 **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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs voor beide vragen naar de tekst zoals ingediend.

De NMBS is bezig met de aanleg van een parking aan het station van Beveren. Er zal plaats zijn voor 154 wagens en de parking zal afgesloten worden met slagbomen. Het gebruik van de parking zal betalend zijn.

1. Waarom wordt (ook) hier gekozen voor een betaalparking?

2. Werd hierover overleg gepleegd met de lokale overheid? Zo ja, wanneer en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet en zal dit alsnog gebeuren?

3. Waarom dienen treinreizigers die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs te betalen voor het gebruik van de NMBS-parking?

De NMBS hanteert een parkeerstrategie waarbij het gebruik van haar parkings betalend wordt gemaakt. Diverse parkings werden aan- of heraangelegd waarna het betalend parkeren werd ingevoerd. Volgens de NMBS is dit noodzakelijk om een parkeerplaats te kunnen garanderen aan haar reizigers. Nochtans zien we in praktijk regelmatig parkings van de NMBS die helemaal niet volzet zijn.

Ook in Beveren wil de NMBS haar parking betalend maken. Dit stuitte op protest van alle partijen die zich in de gemeenteraad unaniem uitspraken tegen het voornemen van de NMBS. Verder bleken de gesprekken van de lokale overheid met de NMBS moeilijk te verlopen, een zaak waarover de verantwoordelijke minister zou gecontacteerd zijn.

- 1. Bevestigt de minister de plannen van de NMBS om haar parking in Beveren betalend te maken?*
- 2. Strookt dit met de visie van de minister om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren?*
- 3. Kan de minister bevestigen dat hij gecontacteerd werd aangaande de parkingplannen van de NMBS in Beveren?*
- 4. Welke actie heeft (of zal) de minister ondernemen teneinde de uitgesproken wil van de lokale gemeenschap te doen respecteren?*

24.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, het onderwerp van het parkeren aan de NMBS-stations hebben wij al meerdere keren besproken in de commissie voor Mobiliteit, ook vandaag. De NMBS overlegt altijd met de betrokken lokale besturen over haar parkeerbeleid. In Beveren is dat niet anders.

Sinds 2009 heeft de NMBS ervaring opgedaan met het beheer van parkeerterreinen en vastgesteld dat tarifiering werkt. Dat stimuleert mee de modal shift naar duurzame en groene mobiliteitsmodi.

Voor een meer uitgebreid antwoord verwijs ik u naar mijn antwoorden die ik sinds mijn aantreden in bijna elke commissie voor Mobiliteit over het parkeerbeleid heb gegeven.

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

U hebt gelijk dat er over het parkeren aan de stations al heel veel is gezegd. In elke commissievergadering duikt er wel een nieuwe NMBS-parking op waarover vragen gesteld worden. Ik stel alleen vast dat men ook in Beveren heel ongelukkig is met de gang van zaken.

Het nemen van de trein wordt aangemoedigd. Mensen komen met de auto toe en willen hun auto aan het station achterlaten om daar de trein te nemen, zodat ze aan de modal shift meewerken. Met Vlaams Belang betreuren wij dat die mensen moeten betalen voor de parking. Dat vinden wij weinig stimulerend.

Collega Vindevoghel heeft er daarnet al op gewezen dat collega's van u, althans leden van de partij Groen, bij het station Noorderkempen een protestactie hebben gehouden tegen betaald parkeren. Ik hoop dat u de visie van uw groene collega's deelt.

Ik verwacht eigenlijk dat u met de bestaande NMBS-strategie over die parkings afrekent in de nieuwe beheersovereenkomst, het openbaredienstcontract dat we binnenkort onder ogen zullen krijgen.

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

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

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

25.01 **Frank Troosters** (VB): Van de 250 miljoen euro die de federale overheid tegen 2024 voorziet om te investeren in het spoorgebeuren in dit land zou de NMBS 28 miljoen euro willen aanwenden ter verbetering van de toegankelijkheid van de stations.

Is deze 28 miljoen euro een eerste en enig bedrag dat zal aangewend worden voor het verbeteren van de toegankelijkheid? Of worden er nog bijkomende middelen aangewend voor het verbeteren van de toegankelijkheid?

Welke stakeholders/organisaties zullen worden betrokken bij de specifieke plannen die men heeft bij de aanwending van deze 28 miljoen euro? Op welke wijze zal dit gebeuren?

25.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, u weet dat de verbetering van de toegankelijkheid van de Belgische stations een absoluut speerpunt van mijn beleid vormt, waarvoor ik sinds mijn aantreden mijn volle gewicht in de strijd werp, wat ik ook de komende jaren zal blijven doen. Deze ambitie maakt deel uit van het regeerakkoord en is ook opgenomen in mijn beleidsnota en in het Federaal actieplan handicap.

Momenteel zijn er 75 volledig autonome stations in ons land en mijn doel is om te streven naar 150 stations tegen 2025 en 250 tegen 2030.

Ik had reeds extra investeringsmiddelen aangevraagd ten belope van 25 miljoen euro uit het RRF-plan om de modernisering van stations en haltes te versnellen, door bijvoorbeeld de perrons te verhogen en hellingen of liften te installeren. Twee weken geleden hechtte de ministerraad bovendien zijn goedkeuring aan mijn transitieplan van 250 miljoen euro voor het spoor. Het gaat wederom om een nieuw pakket aan grote investeringen in het spoor om de trein de plaats te geven die hij verdient in onze mobiliteit.

De NMBS krijgt binnen dat transitieplan nog eens 28 miljoen euro om de toegankelijkheid van haar stations te verbeteren. Ongeveer de helft van dat bedrag is bestemd voor digitale toegankelijkheidsprojecten. Het gaat dan onder meer om een nieuwe applicatie om hulpvragen van mensen met beperkte mobiliteit te vergemakkelijken, een QR-codesysteem bedoeld om mensen met een visuele beperking te helpen navigeren in de stations, de modernisering van de reserveringsinterface voor groepen en de aankoop van automaten die beter aansluiten op de behoeften van mensen met een beperkte mobiliteit. De rest van de 28 miljoen euro wil de NMBS besteden aan het verhogen en uitrusten van de platforms. In een vijftiental stations wordt gewerkt aan het toegankelijker maken voor de reizigers.

Ik wil tot slot benadrukken dat dit voor mij uiteraard geen eindpunt is. Het is mijn ambitie om verder te gaan, zowel wat betreft de beschikbare budgetten als het aantal stations dat wij onder handen willen nemen. De trein kan alleen maar de ruggengraat van onze mobiliteit worden als die voor iedereen toegankelijk is en niemand letterlijk aan de kant blijft staan.

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

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

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

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): *Monsieur le Ministre, un nouveau canal de fret aérien a été établi entre l'aéroport de Kashgar en Chine et l'aéroport de Liège.*

1. Combien de vols y a-t-il eu entre Kashgar et Liège Airport au cours des 12 derniers mois? D'autres vols sont-ils à prévoir dans les jours qui viennent entre Kashgar et Liège Airport? Ou ces vols ont-ils été suspendus?

2. Existe-t-il d'autres connections aériennes directes entre le Xinjiang en Chine et la Belgique?

3. Sous quelle autorisation ces vols ont-ils atterri à l'aéroport de Liège? Pourquoi n'a-t-on pas sanctionné le premier vol, qui a été opéré sans demande des droits de trafic?

26.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Cogolati, les liaisons aériennes régulières entre deux pays sont réglementées par les droits de trafic qui ont eux-mêmes été définis lors de la négociation d'un accord

bilatéral entre ces pays.

L'accord bilatéral entre la Belgique et la Chine spécifie donc le nombre de liaisons que peut effectuer la Chine vers la Belgique et le nombre de liaisons vers la Chine attribué à la Belgique. Le ministre d'un des deux pays en charge de la bonne application de cet accord ne peut attribuer des droits de trafic que pour des compagnies aériennes de son pays en assurant ne pas dépasser le nombre de liaisons qui est respectivement défini. Le droit de trafic octroyé à une compagnie belge ne signifie pas l'aéroport de départ mais celui d'arrivée, que ce soit en Belgique ou en Chine. Il donne juste à une compagnie nationale l'autorisation d'effectuer une rotation entre notre pays et un autre pays, dans ce cas-ci la Chine.

Dans le cas qui nous occupe, il s'agit donc d'une compagnie chinoise dont les autorisations d'opérer ont été données par le ministre chinois sans qu'aucune information préalable n'ait été donnée à la Belgique car les autorisations sont conformes aux prérogatives octroyées à chaque pays.

Les seuls éléments qui sont du ressort de l'administration aérienne, la DGTA, sont la vérification de la bonne application de la réglementation européenne concernant le transport de matières dangereuses – une compagnie est censée déclarer spontanément cela – et la vérification que la charge de l'avion ne dépasse pas le poids maximal au décollage, tel que certifié par le constructeur. Pour cela, la DGTA organise des inspections ponctuelles. Le travail de vérification des marchandises transportées est réalisé par les douanes en fonction des règles qu'elles appliquent.

Sur la base des informations dont dispose mon administration, il y a eu trois vols directs entre Kashgar et Liège, les 17, 28 et 29 janvier 2022 et aucun en 2021, la liaison étant très récente. Selon les informations que la DGTA a reçues de la part de la compagnie aérienne, AirX Charter sous pavillon maltais, il s'agissait de vols *ad hoc* charters pour des besoins ponctuels. Il n'y aurait pas de suspension de vols. Par ailleurs, il n'y a pas de vols planifiés. Du moins, mes services n'ont pas reçu de demandes pour des droits de trafic. La DGTA m'informe également qu'il n'y a pas d'autres liaisons aériennes entre la Belgique et le Xinjiang.

Les vols des 28 et 29 janvier ont bien été opérés sur des droits de trafic "vols non réguliers" que mes services ont accordés à AirX Charter suite à leur demande. Le vol du 17 janvier ne disposait pas de droit de trafic et l'aéroport de Liège n'en était pas davantage informé. La DGTA a pris contact avec la compagnie pour leur rappeler que pour des vols à destination ou en provenance d'une destination en dehors de l'Union européenne, une compagnie aérienne européenne devait également déposer une demande pour des droits de trafic. La compagnie aérienne prétendait ne pas être au courant de cette exigence bien qu'elle ait bien introduit une demande pour les autres vols. Les services d'inspection de la DGTA en ont été informés mais s'agissant d'une première infraction, il n'y a pas eu de sanction. Il va de soi que nous resterons très attentifs aux pratiques de cette compagnie dans le futur.

26.03 Samuel Cogolati (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je ne vous pose pas souvent de questions mais je vous remercie pour la longueur, le détail et l'aspect extrêmement complet de cette réponse.

Je poserai également des questions à votre collègue le ministre de l'Économie pour ce qui concerne le contenu. En effet, je pense que notre pays a aussi un devoir de vigilance et de cohérence vis-à-vis du risque d'importation de produits issus du travail forcé qu'on sait, malheureusement, extrêmement répandu au Xinjiang.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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)

De **voorzitter**: Mevrouw Vindevoghel en mevrouw Buyst zijn afwezig.

27.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, op 18 februari, toen storm Eunice over het land trok, zaten er 's avonds om halftwaalf nog honderden reizigers vast in de stations, omdat die mensen in de loop van de dag nietsvermoedend de trein hadden genomen en vervolgens te horen kregen dat het treinverkeer werd stilgelegd. De dag voordien hadden nochtans zowat alle weerstations en weermannen benadrukt dat storm Eunice wellicht de zwaarste storm in 30 jaar zou zijn. Daarom werd code oranje afgekondigd in de provincies Antwerpen en Oost- en West-Vlaanderen. Dat is dus een groot stuk van Vlaanderen. Code oranje betekent dat er een grote kans is op belangrijke schade en overlast en ernstige hinder voor het verkeer.

Onze burens in Noord-Frankrijk en Nederland hadden op 17 februari al beslist en gecommuniceerd dat het treinverkeer daags nadien zou worden stilgelegd om geen enkel risico te nemen. Bij ons is dat niet gebeurd en konden mensen in de voormiddag gewoon de trein nemen. Vervolgens kwam rond 11 uur het bericht dat het spoorverkeer toch zou worden stilgelegd. Tot overmaat van ramp bleken op dat moment de website en de app van de NMBS, de belangrijkste bron van informatie voor veel reizigers, dan ook nog eens met technische storingen te kampen. Met andere woorden, het was een communicatieve miskleun.

Eerlijk gezegd viel ik van mijn stoel toen de woordvoerder van Infrabel zei dat men had gehoopt dat de treinen toch zouden kunnen rijden en dat er in Nederland een andere cultuur bestaat op dat vlak. Alsof het in Nederland folklore is om treinen stil te leggen. Nee, men heeft in Nederland en Noord-Frankrijk blijk gegeven van een veiligheidscultuur, waarbij men geen enkel risico wilde lopen toen de zwaarste storm in 30 jaar over het land zou trekken, met omvallende bomen en dies meer die ook wel eens op de sporen vallen. Dat is ook gebeurd in ons land, maar Infrabel hoopte dat het zo'n vaart niet zou lopen.

Mijnheer de minister, waarom heeft men tot vrijdag gewacht om een beslissing te nemen die in Frankrijk en Nederland al op donderdag werd genomen op basis van exact dezelfde beschikbare informatie?

Wanneer werd de beslissing om het spoorverkeer gedeeltelijk stil te leggen precies genomen? Hoe volgde de eerste communicatie met de reizigers en wanneer precies?

Wat was de oorzaak van de technische storingen van de app en de website?

Hoe wordt een dergelijke communicatieve ramp in de toekomst vermeden? Welke lessen trekt u daaruit?

Hoe staat u tegenover de Nederlandse veiligheidscultuur, waar er blijkbaar sneller preventief wordt ingegrepen?

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

Op 18 februari jl. trok de storm Eunice over ons land. In tegenstelling tot onze buurlanden werd bij de NMBS gewacht tot op de dag van de storm zelf om te communiceren over eventuele aanpassingen in het treinaanbod.

Welke procedures bestaan er binnen de NMBS om te anticiperen op aangekondigd slecht weer? Hoe komt het dat ons omringende landen sneller kunnen overgaan tot het nemen van beslissingen inzake een aanpassing van het vervoersaanbod en daarover gepast te communiceren?

27.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Vandenbroucke en mijnheer Troosters, eerst en vooral wil ik graag nadrukkelijk mijn medeleven betuigen met alle treinreizigers die op 18 februari door de storm Eunice hinder ondervonden door het tijdelijk stilleggen van het verkeer op sommige lijnen. Ik ben mij zeer bewust van de nefaste impact daarvan op alle personen die daardoor strandden, vastzaten of hun aansluiting misten

die vrijdag. Infrabel heeft daarvoor zijn excuses aangeboden aan alle getroffen reizigers.

Betreffende de vragen over het beheer van die crisis, met name over het besluitvormingsproces aangaande de beslissing om het spoor te sluiten, kunnen uw vragen in vier categorieën worden ondergebracht. Een eerste categorie vragen slaat op het besluitvormingsproces als zodanig en op de coördinatie tussen Infrabel en de operatoren, waaronder de NMBS. Een tweede categorie heeft betrekking op de samenwerking van Infrabel en de NMBS met de weerdiensten om de risico's in te schatten. Vervolgens is er het aspect van de communicatie van de beslissing om het spoornet te sluiten, uiteraard van essentieel belang voor alle klanten en spoorgebruikers. Tot slot zijn er vragen om opheldering over de beslissing van Infrabel, met name in vergelijking met de beslissingen van de spoornetbeheerders in onze buurlanden.

Het eerste element betreft het besluitvormingsproces als zodanig en de coördinatie tussen Infrabel en de operatoren. Wanneer er extreme gebeurtenissen worden vastgesteld die een impact kunnen hebben op de exploitatievoorwaarden van het spoornet, met name door het gebruik van KMI-gegevens bij meteorologische storingen, brengt Infrabel de spooroperatoren daarvan 48 uur op voorhand rechtstreeks op de hoogte. Op die basis vindt een maximale coördinatie met de spooroperatoren plaats. Tijdens die coördinatie komen uiteraard ook de mogelijke gevolgen voor het beheer van het treinverkeer aan bod.

In overeenstemming met dat schema, heeft Infrabel het initiatief genomen om alle spooroperatoren op woensdag 16 februari op de hoogte te brengen van de storm Eunice, aangezien de van het KMI ontvangen informatie een code geel aangaf, wat waakzaamheid betekent, met op donderdag de mededeling dat de situatie overging naar oranje, wat betekent wees voorbereid en volg de raadgevingen op. Op vrijdagmorgen volgde een bevestiging van de weergegevens. Daar kom ik later nog op terug.

Dit brengt ons bij de tweede reeks vragen, met name over de interactie van Infrabel en de NMBS met de weerdiensten om de risico's in te schatten. Op dit punt is het antwoord duidelijk, aangezien Infrabel en de NMBS een intensieve samenwerking met het KMI onderhouden. Op basis van de door dit instituut verstrekte informatie controleren en interpreteren de infrastructuurbeheerder Infrabel en de NMBS de gegevens in het licht van hun eigen activiteiten en bepalen zij in functie van de vooropgestelde klimaatplannen en in het kader van de vervoersovereenkomst die hen verbindt of de gegevens leiden tot een situatie die gevolgen kan hebben voor de werking van het spoornet.

Hierbij wijs ik er nogmaals op dat het enige doel van alle analyses en operationele beslissingen van zowel Infrabel als de NMBS het garanderen van de veiligheid van iedereen is, zowel van de reizigers als van het personeel in de spoorwegsector. Dit is in het verleden het geval geweest en dat was uiteraard ook het geval bij het beheer van de storm Eunice.

Wat betreft de kwestie van de communicatie van de informatie over de sluiting van het spoornet van 14 tot 18 uur nadat de beslissing vrijdagochtend om 9 uur, dus na de ochtendspits, door Infrabel werd genomen, hebben Infrabel en de NMBS verschillende coördinatievergaderingen georganiseerd om de gevolgen van deze beslissing te beheersen. Aangezien het treinverkeer slechts op een deel van het spoornet werd onderbroken heeft Infrabel, om het iedereen gemakkelijk te maken, een netwerkkaart gedeeld waarop te zien was welke spoorlijnen getroffen waren. Infrabel en de NMBS hebben toen besloten om samen te communiceren om de reizigers te verwittigen dat zij voor de middag naar huis dienden terug te keren en dat het treinverkeer naar verwachting vanaf 18 uur opnieuw op gang zou komen. Er werd een Belga-alarm uitgestuurd en er werd een campagne in de media en op sociale media gevoerd. De informatie werd ook gedeeld via de informatieapplicatie voor de reizigers van de NMBS. Dit alles gebeurde om ervoor te zorgen dat de informatie zo snel en breed mogelijk maar ook op een gerichte manier onder de treinreizigers werd verspreid.

Wat betreft de specifieke vragen met betrekking tot de communicatiekanalen van de NMBS, kan ik u meegeven dat de NMBS-website gedurende 50 minuten down is geweest. Standaard kan deze website 100 aanvragen per seconde verwerken, wat meer dan voldoende is tijdens normale omstandigheden. De website is in de problemen gekomen toen er gedurende meerdere minuten 4.000 aanvragen per seconde waren. Meteen zijn er maatregelen genomen in de datacenters van de NMBS om de capaciteit te verhogen naar 6.000 aanvragen per seconde. Het vergt evenwel een zeker tijdsbestek alvorens de website opnieuw online kan worden geplaatst.

De laatste reeks vragen betreft het beheer van de storm Eunice. U vraagt verduidelijking over de beslissingen die Infrabel heeft genomen, met name vergeleken met de beslissingen van de

spoornetbeheerders in onze buurlanden. Om deze vraag te beantwoorden, lijkt het me noodzakelijk om in chronologische volgorde dieper op de feiten in te gaan en ze in de context van de beheerscultuur van Infrabel en de NMBS te plaatsen.

Zo kondigde Frankrijk op donderdag 17 februari aan dat het treinverkeer aan de grenspunten vanaf vrijdagmiddag zou worden opgeschort. De Nederlandse Spoorwegen kondigden donderdagavond ook aan dat zij besloten hadden om het treinverkeer de volgende dag vanaf 14 uur volledig stil te leggen.

In België zijn de aanbevelingen van het KMI donderdag veranderd van code geel naar code oranje, aanvankelijk enkel voor de kust en vervolgens ook voor de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Op basis van deze nieuwe aanbevelingen heeft Infrabel nog vaker contact gehad met de spooroperatoren NMBS, Thalys, Eurostar en Lineas, om hen op de hoogte te houden van de evolutie van de informatie en te waarschuwen dat het spoornet mogelijk verstoord zou zijn.

Donderdag kon men nog denken dat de aanbevelingen van het KMI, die toen slechts een deel van het Belgische grondgebied betroffen, in positieve richting zouden evolueren, maar vrijdag, toen de recentste voorspellingen van het KMI geen twijfel meer lieten bestaan over het traject en de kracht van de storm, heeft Infrabel de nodige maatregelen genomen om de veiligheid van het spoor te garanderen. De infrastructuurbeheerder heeft daarom besloten het treinverkeer in heel West-Vlaanderen, in 90% van Oost-Vlaanderen en in een groot deel van de provincie Antwerpen van 14 uur tot ten minste 18 uur stil te leggen. Daarnaast werden er op de rest van het spoornet en op de hogesnelheidslijnen snelheidsbeperkingen ingesteld.

Tot slot wil ik graag van deze gelegenheid gebruikmaken om een eerste balans op te maken van deze crisis en de manier waarop wij die zo goed mogelijk hebben beheerd.

In de eerste plaats bleef de spoorveiligheid altijd gegarandeerd en stond ze nooit ter discussie. Verder kunnen we alleen maar lof hebben voor het werk van de operationele ploegen van Infrabel en de NMBS die zich donderdagavond, de daaropvolgende nacht en in het weekend hebben ingezet om de situatie te beheersen na de incidenten die de storm had veroorzaakt.

Dankzij hun werk konden Infrabel en de NMBS ervoor zorgen dat het treinverkeer vanaf vrijdag om 18 u opnieuw op gang kwam en zaterdag bijna normaal verliep, dit in tegenstelling tot de spoornetten en reizigersoperatoren in onze buurlanden, die soms tot zondag moesten wachten tot het treinverkeer opnieuw normaal verliep.

Ik moet er echter ook op wijzen dat het uitblijven van een beslissing, ook al was dat gerechtvaardigd door de wens om het treinverkeer voor de spoorklanten zo veel mogelijk te blijven verzekeren, tot reële problemen heeft geleid. Uiteraard staat de veiligheid van het treinverkeer en de reizigers voorop, zoals dat steeds het geval is bij alle beslissingen die zowel ikzelf als Infrabel en de NMBS nemen. Dat betekent echter niet dat er geen marge voor verbetering is, meer bepaald op het vlak van communicatie met de reizigers.

Meteen na de communicatie van Infrabel heb ik de leiding dan ook mijn ongenoegen over de laattijdigheid van deze acties laten blijken. Ik heb onmiddellijk een evaluatie van deze beslissing en het beslissingsproces aan Infrabel gevraagd, om dergelijke situaties in de toekomst te voorkomen. Heldere en vooral tijdige communicatie moet steeds de leidraad zijn, ook in noodsituaties, indien de omstandigheden dit toelaten. Dat is een essentieel onderdeel van een kwaliteitsvolle dienstverlening, waarbij de klanten en de reizigers centraal staan.

27.04 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, dank u voor uw lange en punctuele antwoord. Ik ben daar tevreden mee.

Ik sluit mij aan bij de lof die u het personeel dat de crisis moest managen toezwaait, in het bijzonder het personeel in de perrons, de stations en op de treinen. Dat personeel was ook het slachtoffer van crisismanagement dat uitblik in laattijdigheid en gebrekkigheid.

Ik vind het onbegrijpelijk dat men tot vrijdagochtend heeft gehoopt dat de impact van de storm voor ons land beperkt zou zijn, terwijl er donderdag in alle mogelijke nieuwsberichten werd gewaarschuwd voor code oranje, voor de zwaarste storm in 30 jaar. Terecht heeft men in Frankrijk en Nederland maatregelen genomen. In België heeft men dat te laat gedaan.

Ik heb nog een tweede vaststelling, waarvan ik hoop dat ze in de evaluatie naar boven zal komen. Ik ben blij dat u de dag zelf ook gereageerd heeft, mijnheer de minister, want dat is heel belangrijk. U zegt dat Infrabel vrijdagochtend om 9 uur had beslist om het treinverkeer gedeeltelijk stil te leggen. De eerste tweet van de NMBS dateert van 11.23 uur. Dat is twee en een half uur later. Op dat moment hadden tienduizenden mensen de trein genomen, terwijl de beslissing eigenlijk al was genomen dat het treinverkeer zou worden stilgelegd. Dat vind ik anno 2022 onacceptabel. Ik begrijp niet hoe dit is kunnen gebeuren. Als men beslist om het treinverkeer stil te leggen, dan moet men de reizigers onmiddellijk informeren in de plaats van allerlei coördinatievergaderingen te houden. Ik vind dat Infrabel en de NMBS de reiziger in de steek hebben gelaten. Ik vind dat dit niet opnieuw mag gebeuren. Ik hoop dat u daar mee voor zult zorgen, mijnheer de minister.

Hopelijk komt er geen tweede Eunice of een andere storm op ons af. Ik meen echter dat we veel kunnen leren van Nederlandse veiligheidscultuur waar de woordvoerder van Infrabel over sprak.

27.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, collega Vandenbroucke heeft al veel elementen aangehaald. Ik had dezelfde bedenking. U hebt in uw antwoord een heel uitgebreide tijdlijn geschetst. Dat is natuurlijk logisch, het is niet moeilijk om dat allemaal op te vragen en samen te stellen. Ik vind het echter onbegrijpelijk dat men om 9 uur vergadert en pas na 11 uur communiceert. De communicatie laat dus meer dan twee uur op zich wachten. Ik vind dat onbegrijpelijk.

De app en de website waren qua capaciteit ook niet voorzien op een enorme hoeveelheid gebruikers. Dat kan in de toekomst verholpen worden, neem ik aan.

Men zegt ook dat de veiligheid centraal staat. Dat lijkt me niet meer dan normaal. Het verbaast me wel dat men zegt beslissingen te nemen op basis van de aanbevelingen van het KMI. Ik mag hopen dat men daarmee niet suggereert dat de aanbevelingen van het KMI niet duidelijk waren en dat men zo een deel van de verantwoordelijkheid van zich probeert af te schuiven. Ik denk dat iedereen wel wist wat er op ons afkwam.

In Nederland en Frankrijk heeft men in het kader van de veiligheidscultuur aldaar inderdaad veel sneller de beslissingen genomen die zich opdroegen. Bij ons zijn de treinreizigers de pineut geworden van wat ik amateurisme noem. Ik las dat ook in de reacties. Amateurisme, onacceptabel – uw woorden –, incompetentie troef, een miskleun... dat zijn allemaal zaken die we hebben kunnen lezen. Ik hoop dat de nodige maatregelen genomen zullen worden opdat deze situatie zich in de toekomst niet meer voordoet.

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

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

*Voorzitter: Joris Vandenbroucke.
Président: Joris Vandenbroucke.*

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

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): Mijnheer de minister, in Diepenbeek voert de aannemer BESIX in opdracht van Infrabel momenteel grote werkzaamheden uit. Een reeks spoorwegovergangen wordt daar afgeschaft en vervangen door een brug of een tunnel. Anderhalf jaar na de aanvang van de werken stapelen de problemen zich echter op. Volgens de krant is er sprake van geblokkeerde opritten, water in kelders, scheurvorming in gevels en muren en ook andere schade. Ook in Bilzen plant Infrabel de afschaffing van een reeks overwegen.

Ik heb hierover een aantal concrete vragen.

Wanneer zullen de werken in Bilzen effectief van start gaan? Is er al een bestek voor deze werken opgemaakt? Welke aannemers zullen deze werken uitvoeren? Als een aannemer bouwwerken uitvoert, bestaat dan de kans dat tengevolge van die werken er schade wordt vastgesteld aan naburige gebouwen en panden zoals dat in Diepenbeek het geval is?

Om discussie achteraf te vermijden, bestaat de mogelijkheid om voor aanvang van de werken een plaatsbeschrijving op te maken. Die moet dan aantonen dat eventuele schade al dan niet het gevolg is van de uitgevoerde werken. Werd er in het bestek bepaald dat een dergelijke plaatsbeschrijving zal worden opgemaakt voor de aanvang van de werken in Bilzen en indien niet, lijkt het u dan niet zinvol om een dergelijke bepaling alsnog te voorzien?

28.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, dank u voor uw geduld.

Ik wil u bedanken voor deze vraag die mij de kans geeft om de ongeruste buurtbewoners gerust te stellen. Ik denk dat we het allen eens kunnen zijn dat met het uitvoeren van werken steeds met hinder gepaard zal gaan, maar dat dit tijdelijk en beperkt moet zijn. Uiteraard mag er geen definitieve schade aan woningen of bezittingen zijn na het einde van de werken. Ik ben er evenwel van overtuigd dat Infrabel en haar aannemer het nodige zullen doen om de situatie in orde te brengen.

Wat uw specifieke vraag over de werken in Bilzen betreft, kan ik u vertellen dat de start van de werken in Bilzen volgens de huidige planning gepland is voor het tweede en derde kwartaal van 2023. Het bestek voor de werken wordt momenteel opgemaakt. Na het afwerken van het bestek dient de aanbestedingsprocedure nog te gebeuren. Bijgevolg is de aannemer op dit ogenblik nog niet gekend. Ik ben het met u eens dat een goede beschrijving van de toestand voor de start van de werken belangrijk is om discussie na het uitvoeren van de werken te vermijden. Infrabel bevestigt me dat er bij de start van werken telkens een plaatsbeschrijving van de naburige infrastructuur wordt opgemaakt. Dit wordt standaard in elk bestek voorzien en dat zal dus ook het geval zijn in het bestek van de afschaffing van de overwegen te Bilzen.

28.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp dat het bestek in opmaak is en u dus nog geen info kunt geven over de aannemers. De werken zijn ook nog niet voor morgen, al duurt het ook niet meer zo heel lang. We zijn het erover eens dat de hinder beperkt en niet blijvend mag zijn, maar heb ik u goed begrepen dat er om zulke dingen te voorkomen effectief een plaatsbeschrijving zal worden opgemaakt van de gebouwen in de omgeving waar alle werken in Bilzen zullen plaatsvinden?

28.04 Minister **Georges Gilkinet**: Ik zal de zin herhalen.

Infrabel bevestigt mij dat er bij de start van de werken telkens een plaatsbeschrijving van de naburige infrastructuur en van de naburige huizen gedaan wordt.

Is dat duidelijk?

28.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Dat is duidelijk, dank u wel.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55025625C van de heer D'Amico wordt uitgesteld.

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

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

29.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, eind november ondertekende u samen met uw gewestelijke collega's een interfederaal plan voor verkeersveiligheid. Het plan heeft de ambitie om het aantal verkeersdoden tegen 2050 te herleiden tot nul. Een van de federale maatregelen in het plan is de modernisering van de wegcode.

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

29.02 Minister **Georges Gilkinet**: Alles verloopt vlot en constructief. Verkeersveiligheid is voor mijn gewestelijke collega's en voor mezelf een topprioriteit. Daarom hebben we samen het eerste interfederaal verkeersveiligheidsplan ontwikkeld. Het plan werd op 23 november 2021 voorgesteld op de staten-generaal voor verkeersveiligheid. Begin dit jaar zijn de werkzaamheden rond de hervorming van de wegcode opnieuw opgestart. De werkgroep gevormd door de betrokken gewestelijke en federale administratie, komt op zeer regelmatige basis samen en het overleg verloopt in een constructieve sfeer, aangezien we het alle vier met elkaar eens zijn.

De vraag in verband met de verdeling van de bevoegdheden tussen de Gewesten en het federale niveau staat centraal. Dat is een erfenis van de meest recente staatshervorming. De werkgroep werkt momenteel een methode uit om creatieve oplossingen te vinden.

Het moderniseren van de wegcode gebeurt niet enkel in het kader van dat grote project tot hervorming van de wegcode. Zo wordt er samen met de Gewesten ook gewerkt aan andere aanpassingen van het verkeersreglement. Een interfederale werkgroep buigt zich over het probleem van de voortbewegingstoestellen zoals e-steps en gaat na welke aanpassingen van het verkeersreglement nodig zijn. Daarnaast wordt er, in overleg met de Gewesten, ook een wijziging van het verkeersreglement voorbereid dat betrekking heeft op het concept van de middenrijbaan, het parkeren op plaatsen voorzien van een laadinfrastructuur voor elektronische voertuigen, en de plaats op de openbare weg van ligfietsen. Het moderniseren van de wegcode beperkt zich dus niet tot het grote hervormingsproject waar ik samen met mijn gewestcollega's werk van maak.

29.03 **Wouter Raskin (N-VA)**: Het verheugt me dat het overleg goed en constructief verloopt, maar mijn vraag wanneer we een ontwerp mogen verwachten, hebt u niet beantwoord. Dat is immers wat mij het meest interesseert.

Ik zal niet beweren dat de hervorming van de wegcode eenvoudig is, het tegendeel is waar. Uw liberale voorganger is tijdens de vorige legislatuur ook niet geslaagd in het project. Het staat nu eenmaal opnieuw prominent in het regeerakkoord. U verwijst er ook vaak naar in uw antwoorden. Op een gegeven moment moet die hervorming er toch komen, des te meer omdat het erop lijkt – de heer Troosters heeft er ook al naar verwezen – dat het uitblijven van de wegcode het wetgevende werk van de commissie bemoeilijkt. Er wordt al te gemakkelijk aangegeven dat men met deze of gene tekst niet kan verderwerken, omdat men de hervorming voorbereidt en er overleg wordt gepleegd. We stonden klaar om een goed voorstel van onze collega-voorzitter over de e-steps goed te keuren, maar uw advies, mijnheer de minister, dat u met iets bezig bent, terwijl u maar niet landt, heeft erin geresulteerd dat uw acolieten in de commissie het voorstel in de lade stopten.

Kom nu dus alstublieft met de herziening van de wegcode of laat het Parlement zijn werk doen zolang er niks van de regering komt.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.50 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17 h 50.*