

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,  
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN  
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MERCREDI 6 JUILLET 2022

WOENSDAG 6 JULI 2022

Après-midi

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 25 et présidée par M. Jef Van den Bergh.

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

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

**01** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Lineas" (55027526C)**

**01** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Lineas" (55027526C)**

**01.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, Lineas is momenteel de grootste private operator van vrachtovervoer per spoor in Europa en dus ook in ons land. Het bedrijf kampt nu met enkele uitdagingen. Onlangs vertrok algemeen directeur Geert Pauwels en zijn vertrek werd toegeschreven aan de slechte financiële prestaties. Vorig jaar al verkocht Lineas een deel van zijn tractie om ze achteraf opnieuw te huren. Die sale-and-lease-backoperatie was bedoeld om de schuldenberg af te bouwen. Er kwam eerder ook al een kapitaalinjectie van de aandeelhouders.

Hoe kijkt u, als bevoegd mobiliteitsminister en vertegenwoordiger van de minderheidsaandeelhouder in Lineas die de Belgische overheid is, naar de financiële toestand van Lineas?

Welke rol kent u Lineas toe bij uw ambitie om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen?

Beschouwt de federale regering Lineas als een bedrijf van nationaal strategisch belang?

Zijn er bijkomende stappen nodig vanwege de federale regering om Lineas financieel te ondersteunen?

**01.02** **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, in de eerste plaats herinner ik u eraan dat Lineas een privébedrijf is en dat de federale staat minderheidsaandeelhouder is. Bovendien valt het toezicht op de FPIM, de echte Belgische aandeelhouder, onder de verantwoordelijkheid van de minister van Financiën. Ik nodig u dan ook uit om daar uw vragen te stellen over de rol van de staat met betrekking tot het aandeelhouderschap van Lineas.

Als minister van Mobiliteit zou het niet gepast zijn om commentaar te geven op de financiële situatie van een privéonderneming. Dat neemt niet weg dat Lineas historisch gezien een belangrijke onderneming is, waarmee ik regelmatig contact heb om samen oplossingen te vinden die in overeenstemming zijn met de Belgische en Europese wetgeving om haar ontwikkeling te waarborgen en haar rol te laten spelen in verband met het vrachtovervoer per spoor.

De rol van Lineas in de doelstelling van de regering om het volume van het goederenvervoer per spoor

tegen 2030 te verdubbelen, is inderdaad belangrijk gelet op zijn grote aandeel in het goederenvervoer in België. Het bedrijf is evenwel niet de enige speler. In die dynamiek zijn de samenwerking en de betrokkenheid van alle spelers in de goederensector van belang: zowel de spoorwegondernemingen zoals Lineas, als de infrastructuurbeheerder Infrabel en de andere spelers in de logistieke keten.

Wat de status van de strategische nationale onderneming en aanvullende financiële steun betreft, verwijs ik opnieuw naar mijn collega die bevoegd is voor Financiën. Maar laat het duidelijk zijn dat Lineas een belangrijk aandachtspunt is voor mijn beleid. Het bedrijf zal ook kunnen profiteren van onze inspanningen en maatregelen om het goederenvervoer per spoor te ontwikkelen en zijn financiële situatie te verbeteren.

**01.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Logistiek en goederenvervoer via het spoor zijn cruciaal voor onze havens, die de hoeksteen van onze welvaart zijn. Dat lijkt mij te belangrijk om dat over te laten aan Franse of Duitse ondernemingen. Uw hervorming van de subsidiemechanismen in het goederenvervoer zijn niet zo'n goede zet gebleken. Tenzij u uw beleidsplannen voor het goederenvervoer in de vuilnisbak wilt zien belanden, zult u, met de regering, actie moeten ondernemen.

Het is een historisch belangrijke onderneming in de sector en ik hoop dat ze dat ook zal blijven. Overeenkomstig uw suggestie zal ik mijn vraag ook voorleggen aan minister Van Peteghem.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55027973C van mevrouw Hanus wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**02** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie naar de heropening van spoorlijn 57" (55028123C)**

**02** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur la réouverture de la ligne ferroviaire 57" (55028123C)**

**02.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, spoorlijn 57 tussen Aalst en Dendermonde is een missing link op het net. De heropening van die lijn is een van de Vlaamse spoorprioriteiten die al een tijdje op tafel ligt.

In het strategisch meerjareninvesteringsplan en de financiering van het Vlaams Gewest is een budget van 1 miljoen euro vrijgemaakt voor de opmaak van een GRUP, een plan-MER, een project-MER en een omgevingsvergunning. Dat project had in 2018 aangevat moeten zijn, ondertussen vier jaar geleden.

Tijdens een commissievergadering in januari 2021 wist u mee te delen dat de studie naar de heropening van de spoorlijn Aalst-Dendermonde in de aanbestedingsfase zat. Het werk moest met andere woorden nog van start gaan. Men was toen op zoek naar een studiebureau.

We zijn nu een jaar later. Daarom had ik graag opnieuw gepolst naar de stand van zaken. Hoever staat het met het project? Heeft men een studiebureau gevonden? Zijn er al tussentijdse conclusies?

Hoe staat het met de onderzoeken naar de technische haalbaarheid, de vergunningen en de dronefoto's die genomen moesten worden?

Hoe staat u tegenover de heropening van haltes zoals Gijzegem?

**02.02** **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, Infrabel laat me weten dat de capaciteitsanalyse en de nota ruimtelijk onderzoek met betrekking tot lijn 57 afgerond zijn. Er werden ook verschillende alternatieven geïnventariseerd. Experts zullen die de komende maanden verder kwalitatief uitwerken. Deze varianten zullen aan de hand van een multicriteria-analyse met elkaar worden vergeleken. De strategische criteria dienen zorgvuldig gekozen te worden.

Er zijn nog geen verdere conclusies over de inplanting van mogelijke stopplaatsen.

Na het bouwverlof komt er een nieuw communicatiemoment voor alle stakeholders. Het is dus nog iets te

vroeg om er al in detail op in te gaan. Alvast bedankt voor uw geduld.

**02.03 Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb veel geduld, maar dat is natuurlijk niet onbegrensd. Vandaag hoor ik dat er slechts een eerste stap is gezet. Er is een studie ruimtelijk onderzoek gevoerd, maar de alternatieven moeten nog onderzocht worden, en vooraleer dat kan gebeuren, moeten zelfs de criteria nog worden bepaald aan de hand waarvan de alternatieven beoordeeld zullen worden. Tja, dan zijn we natuurlijk nog lang niet aan de nieuwe patatjes en staan we nog ver van de uiteindelijke investeringen.

Ik hoor dat er communicatie is gepland na het bouwverlof. Ik ben daar benieuwd naar, zover reikt mijn geduld nog wel. Als u zegt dat u daarover met de stakeholders zult overleggen, of dat Infrabel dat zal doen, wil ik u wel vragen om de lokale besturen daarbij niet te vergeten. Tenslotte zijn zij de vergunningverlenende overheid.

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

### **03 Questions jointes de**

- **Katrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin de la liaison low cost entre Paris et Bruxelles" (55028427C)**

- **Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin de la liaison ferroviaire IZY Bruxelles-Paris" (55029009C)**

### **03 Samengevoegde vragen van**

- **Katrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het einde van de lowcostverbinding tussen Parijs en Brussel" (55028427C)**

- **Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het stopzetten van de IZY-treinverbinding Brussel-Parijs" (55029009C)**

Le président: Mme Jadin est absente.

**03.01 Sophie Rohonyi** (DéFI): *"Monsieur le Ministre, Il me revient que l'arrêt des trains IZY par Thalys, entre Bruxelles et Paris, a été acté, et ce pour la mi-juillet 2022.*

*Il s'agit assurément d'une mauvaise nouvelle pour les liaisons transfrontalières, dès lors que ce train permettait de rejoindre la capitale française en 2h30, à des prix abordables, ce qui permettait à beaucoup de jeunes d'emprunter cette ligne. J'en veux pour preuve les nombreuses interpellations que j'ai reçues de leur part.*

*Leurs inquiétudes sont d'autant plus légitimes qu'il n'y a pas d'alternative actuelle crédible en Belgique par le rail: les TGV demeurent assez chers, et le OUIGO demeure incapable de rejoindre Bruxelles-Midi car le voltage n'est pas adapté.*

*Il serait donc dommageable que Flixbus (dont je ne dénie nullement l'utilité ni le côté pratique) devienne ainsi le moyen de transport au meilleur rapport qualité/prix, pour rejoindre Paris au départ de Bruxelles, alors que nous tendons vers des modes de transport plus durables.*

*Etant donné que vous avez fait du train un pilier de la mobilité de demain, pouvez-vous me faire savoir, Monsieur le Ministre:*

*Si vous confirmez la fin de cette liaison ferroviaire IZY par Thalys entre Bruxelles et Paris à partir de juillet 2022?*

*Si une alternative existe à court et moyen terme pour rétablir une liaison ferroviaire à coût abordable au départ de Bruxelles?*

*Si vous avez eu des contacts avec la direction Thalys Eurostar à cet égard?*

*Je vous remercie d'avance pour vos réponses,"*

**03.02 Georges Gilkinet**, ministre: Madame Rohonyi, je vous remercie. Les offres de transport en matière de liaison ferroviaire internationale relèvent du segment du marché ferroviaire libéralisé. Il ne m'appartient donc pas de commenter la stratégie commerciale des entreprises actives dans ces segments. Je peux

néanmoins vous rejoindre quant à l'intérêt de renforcer la poursuite des liaisons ferroviaires TGV à destination de la France à des tarifs divers et accessibles.

Quant à la recherche d'alternatives, comme vous le savez, je place la relance de liaisons ferroviaires internationales au cœur de mon action. Je mets tout en œuvre pour encourager de nouvelles liaisons conventionnelles de nuit ou à grande vitesse qui contribuent à nous inscrire dans une mobilité durable et décarbonnée. C'est la raison pour laquelle, j'ai dégagé un premier budget de deux millions d'euros afin de soutenir les initiatives de trains de nuit. Lors d'un de mes prochains contacts avec les dirigeants de Thalys, je tenterai néanmoins, même s'il s'agit d'une partie du marché libéralisé, d'obtenir davantage d'informations sur la fin de cette liaison IZY entre Bruxelles et Paris et j'insisterai évidemment sur la nécessité de conserver des alternatives crédibles et abordables pour tous les voyageurs mais cela est du ressort de cette société privée.

**03.03 Sophie Rohonyi (DéFI):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je peux parfaitement entendre le fait que l'on soit face à un marché libéralisé, ce qui vous laisse peu de marge de manœuvre. Toutefois, comme vous l'avez dit, je pense qu'il est de votre devoir de tout faire pour développer des trains qui soient toujours plus accessibles, plus rapides et plus durables vers la France. J'entends qu'il y a des pistes concernant les trains de nuit. J'entends également que vous souhaitez, malgré tout, enclencher une concertation avec ladite société privée.

Je vous avoue que je reste un peu sur ma faim concernant le calendrier prévu à cet égard parce que des personnes sont mises sur le carreau de par ces décisions et attendent de vous, même si vous n'avez pas toutes les cartes en main, qu'une solution leur soit proposée le plus rapidement possible.

En effet, le problème c'est que des compagnies aériennes low-cost vont en profiter, tout comme des bus très polluants. Ce sont finalement toutes des compagnies qui vont profiter de cette situation alors qu'elles ne participent en aucun cas à cette mobilité plus durable que nous appelons, toutes et tous, de nos vœux.

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

**04 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux au bâtiment du tri postal de la gare de Bruxelles-Midi" (55028652C)**

**04 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het voormalige postsorteercentrum in het station Brussel-Zuid" (55028652C)**

**04.01 Chanelle Bonaventure (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, si mes informations sont bonnes, les travaux ont démarré ou sont sur le point de l'être au bâtiment du tri postal de la gare du Midi – complexe aujourd'hui délabré et vide depuis 20 ans – pour en faire son nouveau siège et centraliser plusieurs de ses services.

Outre la rénovation du bâtiment, le projet prévoit la construction d'une extension verticale d'une hauteur de 60 mètres, mais aussi de nouveaux accès, de nouveaux aménagements pour les voyageurs ainsi qu'une verdurisation.

Il s'agit évidemment d'un projet essentiel pour cette gare qui est une porte d'entrée nationale et internationale de notre capitale pour bien des voyageurs, mais aussi pour le personnel de la SNCB et les habitants de ce quartier.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me fournir un planning clair des différentes étapes de ces travaux dans le bâtiment du tri postal? D'autres travaux d'aménagement et de modernisation de la gare, notamment les quais et ses accès, sont-ils prévus? Si oui, pouvez-vous m'en communiquer l'agenda? Enfin, pouvez-vous faire le point sur l'intégration de ce projet avec les autorités régionales, locales et les autres sociétés de transport en commun dans l'amélioration de la qualité de vie pour les Bruxellois et l'ensemble des usagers?

**04.02 Georges Gilkinet, ministre:** Monsieur le président, madame Bonaventure, vos informations ne sont pas parfaites. S'il y a des travaux au tri postal, il ne s'agit, pour l'heure, que de travaux de maintien des bâtiments en l'état (travaux de sécurisation). En effet, si la décision de principe concernant le projet de construction d'un nouveau siège social pour la SNCB a été prise dans le passé et que ladite société a lancé

un appel d'offres en 2017, rien de définitif n'a encore été décidé quant aux détails exacts du projet, d'autant que celui-ci ne dispose pas, à ce stade, d'un permis de la Région bruxelloise. Il n'est donc pas possible de vous donner un planning clair des différentes étapes des travaux.

Tout le monde, y compris la SNCB, doit tenir compte, dans ses plans, de l'évolution du télétravail. Il faut aussi tenir compte du fait que chaque employé doit pouvoir travailler dans de bonnes conditions, y compris les cheminots qui doivent pouvoir collaborer efficacement dans l'intérêt du voyageur car ce sont eux qui font rouler les trains. C'est la perspective que pourrait offrir la construction de ce nouveau siège social de même qu'une amélioration de l'environnement de la gare du Midi, ce qui est important.

Cette gare, comme bien d'autres dans notre pays, doit faire l'objet de travaux d'accessibilité, d'amélioration de l'accessibilité. Comme cela a été évoqué lors de la présentation des avant-projets de contrat de service public et de performance, l'accessibilité figure au cœur de nos ambitions pour l'avenir du rail. L'intention est d'atteindre 181 gares accessibles de manière autonome en commençant par celles qui sont les plus fréquentées comme celle de Bruxelles-Midi, porte d'entrée sur notre pays pour les voyageurs ferroviaires. Elle est située dans un quartier qui mériterait une meilleure rénovation ce qui n'est pas de la responsabilité ni de l'autorité fédérale, ni de celle de la SNCB en tant qu'entreprise publique, mais à laquelle nous pouvons collaborer et c'est d'ailleurs l'intention.

Il est trop tôt pour vous en communiquer des détails.

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

**05** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reizigerstelling 2021" (55028692C)**

**05** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le comptage des voyageurs 2021" (55028692C)**

**05.01** **Tomas Roggeman (N-VA):** De NMBS organiseert jaarlijks in oktober een reizigerstelling om op die manier zicht te krijgen op de opstapcijfers van het aantal passagiers per station, zowel op een doorsnee weekday als op weekenddagen. Die cijfers worden normaal gezien in oktober op de website van de NMBS geplaatst. Voor het jaar 2022 is dat nog niet het geval. De cijfers zouden al acht maanden online moeten staan, maar de informatie is nog niet gepubliceerd.

Wanneer kunnen we de reizigerstelling van vorig jaar inkijken? Wanneer wordt die publiek gemaakt? Wanneer wordt die ter beschikking gesteld aan de Kamercommissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen?

Hoeveel bedroeg de kostprijs voor de reizigerstelling in 2021? Wat betekent dat in verhouding tot de vorige jaren?

Worden die tellingen nog steeds uitgevoerd door personeel van de NMBS of doet men een beroep op een externe partner?

Bent u het ermee eens dat de transparantie van de NMBS versterkt kan worden? De tellingen zijn meestal wel duidelijk, maar er kunnen ook andere gebruiksgegevens worden gepubliceerd, zoals de reizigersaantallen per spoorlijn of het aantal vervoersbewijzen per traject, aangezien de meeste scans inmiddels digitaal gebeuren en de controle van vervoersbewijzen door treinbegeleiders in grote mate gedigitaliseerd is. Dat geeft wel wat gelegenheid om ons meer inzicht te geven in het reizigersverkeer.

**05.02** **Minister Georges Gilkinet:** De tellingen worden door de NMBS uitgevoerd om inzicht te krijgen in de grote reizigersstromen en de eventuele verschuivingen binnen die algemene stromen. In 2021 is er geen reizigerstelling in de stations gebeurd door de coronapandemie. De tellingen worden normaal gezien uitgevoerd door NMBS-personeel en extern personeel. Een budget van 100.000 euro maakt het mogelijk studenten en tijdelijk personeel aan te werven om het personeel van de grote stations en het rollend materieel zowel tijdens het weekend als tijdens de week bij te staan. De NMBS beschikt over het vereiste budget om de tellingen in oktober 2022 opnieuw uit te voeren.

Ik hecht heel veel waarde aan meer transparantie bij de NMBS. Bij de NMBS is er weliswaar terughoudendheid om bepaalde informatie publiek te maken, zoals commerciële en bedrijfsgevoelige gegevens. Dat moet ook gezien worden in de bredere Europese context van het spoorvervoer en van de liberalisering ervan.

Het delen van informatie met het Parlement is echter belangrijk. Om die reden heb ik besloten om de beheersovereenkomst te herdopen tot openbaardienstcontract, met de nadruk op openbare dienst. Als overheidsbedrijf heeft de NMBS een voorbeeldrol te vervullen vanuit het standpunt van goed bestuur, waarvan transparantie deel uitmaakt.

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

Het verwondert mij te horen dat er vorig jaar geen reizigerstelling is uitgevoerd vanwege corona. De coronacrisis was er in het jaar 2020 ook en in dat jaar werd er nochtans wel een reizigerstelling gedaan, dus ik zie daarin geen verklaring. Het is wat het is, ik kijk dan ook uit naar de cijfers van de komende telling, die in oktober bekendgemaakt worden.

Wat de terughoudendheid betreft voor meer transparantie om een zicht te krijgen op de reizigersaantallen en het gebruik, ben ik het niet eens met de visie van de NMBS zoals u die in onze commissie bevestigt. Commerciële gevoeligheid is hier natuurlijk niet van tel, gelet op de verlenging van het beheerscontract met tien jaar. Er is geen concurrentie op die lijnen, dus waarom moet commerciële gevoeligheid in aanmerking worden genomen als argument om gegevens niet te publiceren, zeker aangezien die gegevens cruciaal zijn voor het investeringsbeleid? Hoe kan het Parlement nu oordelen over de opportuniteit van de besteding van miljoenenbudgetten als we niet weten hoeveel mensen daarvan kunnen genieten?

Tot slot wil ik de mogelijkheid aanreiken om dergelijke gegevens, als ze alsnog gevoelig geacht worden, te behandelen in een besloten vergadering van de Kamercommissie voor Mobiliteit. Dat gebeurt ook in andere commissies. De commissie voor Defensie doet dat bijvoorbeeld voor vertrouwelijke en veiligheidsgevoelige informatie. Als de NMBS echt wil vasthouden aan de delicateit van die data, dan vraag ik u om ons op zijn minst toe te staan dat wij ervan kennisnemen tijdens een besloten vergadering.

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

**06** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De totaalkosten van het stationsproject in Bergen" (55028892C)**

**06** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le coût total du projet de la gare de Mons" (55028892C)**

**06.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik had een schriftelijke vraag ingediend over de totale factuur van het megalomane stationsgebouw te Bergen. Op soortgelijke vragen over de stations van Gent-Sint-Pieters en Namen kreeg ik al een antwoord, waarvoor dank. Op de vraag over het politiek gevoeligere dossier van Bergen blijkt het evenwel zeer moeilijk om een antwoord te geven. Daarom herneem ik graag die vraag, maar dan mondeling in deze commissie.

Mijn vraag is eenvoudig: hoeveel bedraagt de recentste raming van de totale kostprijs voor de werkzaamheden aan het station van Bergen?

**06.02** **Minister Georges Gilkinet**: Er is een eenvoudig antwoord. De huidige raming, van 2010, voor het project van het station van Bergen bedraagt 289,94 miljoen euro. Aangezien het evenwel om een project in uitvoering gaat, nopen de huidige economische situatie en de onzekerheid over de evolutie ervan de NMBS ertoe dit bedrag met de nodige voorzichtigheid te beschouwen, met name omwille van de mogelijke impact van die elementen op de finale kostprijs van het project.

Het project voor het station van Bergen is een van de vele erfenissen uit het verleden die ik heb gekregen. De grondslagen ervan, zowel budgettair als juridisch, waren van meet af aan gebrekkig gelegd. Vandaag is het enerzijds mijn verantwoordelijkheid om het project in de best mogelijke omstandigheden tot een goed einde te brengen en anderzijds maatregelen te nemen om te voorkomen dat een dergelijke gang van zaken zich in de toekomst herhaalt.

Ik heb er dan ook voor gezorgd dat dergelijke buitensporige projecten in de toekomst niet meer kunnen worden uitgevoerd en dat het toezicht op dergelijke projecten wordt verscherpt. Toekomstige beheerscontracten met onze openbare spoorwegmaatschappijen zullen hiervoor zorgen. Wat we nodig hebben, zijn meer treinen, die op tijd rijden en comfortabel zijn, meer gerenoveerde, gastvrije en inclusieve stations, meer snelle en goedkope internationale verbindingen. Daaraan werk ik elke dag.

**06.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Als ik het goed begrepen heb, is het bedrag dat u noemt, uitgedrukt in waarden van 2010. Dan hoop ik niet dat het gaat om een raming die dateert van 2010. Dat is twaalf jaar geleden. Als dat de recentste raming is voor de totale kostprijs van het project, dan zou dat betekenen dat men het bedrag de afgelopen twaalf jaar niet heeft geüpdatet.

**06.04** Minister **Georges Gilkinet**: Het is geüpdatet. U moet de conversie maken naar 2022.

**06.05** **Tomas Roggeman** (N-VA): De inflatie moet er dus bijgeteld worden. Het bedrag dat u geeft, ligt 25 miljoen euro lager dan het bedrag dat twee jaar geleden gepubliceerd werd in *De Tijd*. Het ging toen over 324 miljoen euro, vandaag gaat het over 289 miljoen. Ik zal zelf eens de berekening maken. Ik hoop dat het echt de laatste raming is.

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

#### **07** **Samengevoegde vragen van**

- **Anneleen Van Bossuyt aan Eva De Bleeker (Begroting en Consumentenbescherming, toegevoegd aan de Minister) over "Het niet respecteren van de rechten van de consument bij de annulatie van een vlucht" (55028897C)**
- **Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het niet respecteren van de rechten van de consument bij de annulatie van een vlucht" (55028898C)**
- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rechten van de consument bij de annulatie van een vlucht" (55029427C)**

#### **07** **Questions jointes de**

- **Anneleen Van Bossuyt à Eva De Bleeker (Budget et Protection des consommateurs, adj. au Ministre) sur "Le non-respect des droits du consommateur en cas d'annulation d'un vol" (55028897C)**
- **Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le non-respect des droits du consommateur en cas d'annulation d'un vol" (55028898C)**
- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les droits des consommateurs en cas d'annulation de vol" (55029427C)**

De **voorzitter**: Mevrouw Van Bossuyt is niet aanwezig.

**07.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorige week hebben we al uitvoerig de luchthaven besproken. Vandaag wil ik in dat verband nog een ander aspect beklemtonen.

Er doet zich tegenwoordig een ernstige crisis voor in de luchtvaartsector, niet alleen in ons land, maar in alle landen, met onder meer vertragingen, acties, personeelstekorten en annulaties van vluchten. Klanten reageren daarover soms boos, maar ik wil toch even meedelen dat het personeelsbestand bij Brussels Airlines momenteel een vierde kleiner is dan voor de coronaperiode. Daarvoor betalen we nu een prijs. Brussels Airlines schrapt deze zomer zowat 700 vluchten, dat is nooit gezien. Ondertussen beraden de vakbonden zich over de problematiek van het personeel, dat doodmoe is en de combinatie van zware vluchten en hoge werkdruk niet meer aankan.

Mijnheer de minister, mijn vragen aan u zijn vooral ingegeven vanuit de positie van de reizigers. Op welke rechten kunnen de getroffen reizigers zich beroepen? Zullen alle reizigers van de thans afgeschafte vluchten van Brussels Airlines deze zomer toch kunnen vertrekken? Hoeveel vluchten zullen er deze zomer in het totaal worden afgeschafte? Heeft Brussels Airport daar zicht op? Om welke vluchten gaat het vooral? Eerder korte- of eerder langeafstandsvluchten? Zullen er ook cargovluchten op Brussels Airport worden afgeschafte en zo ja, van welke maatschappijen en hoeveel? Zal de overheid extra controles uitvoeren op de naleving van de rechten van de consumenten in verband met de luchtvaart? Zal de overheid de reizigers actief

informereren via campagnes, bijvoorbeeld op de luchthaven zelf? Zal Brussels Airport Company mee de reizigers informeren?

**07.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik zal ook de vragen van mevrouw Van Bossuyt beantwoorden.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, de Europese verordening passagiersrechten nr. 261/2004 bepaalt specifieke rechten voor luchtvaartpassagiers in de volgende gevallen: instapweigering, annulering of langdurige vertraging van vluchten. Ik nodig u uit om de website van de FOD Mobiliteit te raadplegen, die een zeer goed overzicht geeft van de verschillende gevallen die onder de Europese verordening vallen. Passagiers die vinden dat hun onrecht is aangedaan door een luchtvaartmaatschappij, kunnen eveneens via die website een klacht indienen.

Mijn diensten hebben onlangs een klein aantal klachten, namelijk minder dan tien, behandeld over de praktijken van TUI fly. Dat is een antwoord aan mevrouw Van Bossuyt. Aangezien die praktijken een inbreuk vormen op de Europese verordening inzake passagiersrechten, zullen ze uitleg van TUI fly eisen, zodat TUI fly het alternatief tussen de terugbetaling en een andere vlucht onder vergelijkbare voorwaarden correct zal aanbieden.

Mevrouw Vindevoghel, ik heb geen antwoord op uw vragen over SN Brussels Airlines, die onder de directe verantwoordelijkheid van deze privévluchtvaartmaatschappij vallen.

Het annuleren van een vlucht om die later tegen een hogere prijs aan te bieden, lijkt daarentegen een oneerlijke handelspraktijk tussen ondernemingen en consumenten op de interne markt te zijn, waarvoor de minister van Economische Zaken en/of de staatssecretaris voor Consumentenbescherming bevoegd zijn.

Mijn collega's die belast zijn met Consumentenbescherming, heb ik verzocht de verjaringstermijn voor rechtsvorderingen die voortvloeien uit overeenkomsten inzake personenvervoer te verlengen tot twee jaar, zoals dat ook het geval is voor overeenkomsten inzake pakketreizen.

In 2019 vonden al besprekingen tussen onze administraties plaats, maar die werden onderbroken door de covidpandemie. Ik kan u meegeven dat ze zullen worden hervat. Op die manier kunnen wij de Belgische consumenten beter beschermen.

**07.03** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u weet dat ik vorige week al voorstelde om een noodplan uit te werken voor de luchthaven. We moeten immers proberen om vooral preventief te werken en ervoor te zorgen dat de vele reizigers die op vakantie willen gaan, ook op vakantie kunnen gaan.

Dat is een verantwoordelijkheid van u als minister van Mobiliteit. Daarom is het ons idee om samen te zitten met zowel de werkgevers als de vakbonden op de luchthaven, om ervoor te zorgen dat er vooral genoeg mensen zijn en de arbeidsomstandigheden goed zijn, zodat de reizigers op een veilige manier kunnen reizen.

Dat blijft nog altijd een groot probleem. Ik wil hier dan ook nogmaals beklemtonen dat de hele liberalisering van de sector nu de gevolgen daarvan toont. De *ryanairisering*, waarover de heer Dermagne sprak, toen ik hem vragen daarover stelde, zien wij nu in de praktijk. Dat heeft heel veel gevolgen voor de reizigers en natuurlijk ook voor de vele werknemers op de luchthaven.

Mijnheer de minister, dat is uw verantwoordelijkheid. U bent immers niet alleen verantwoordelijk voor treinen, maar ook voor het vervoer van reizigers die het vliegtuig nemen. Ik zou derhalve willen dat u de problemen op de luchthaven aanpakt.

Ons voorstel is dat er een dringend noodplan komt om ervoor te zorgen dat de arbeidsomstandigheden goed zijn en dat de reizigers op een veilige manier kunnen vertrekken.

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



**08** **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55028915C)**

**08** **Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55028915C)**

**08.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, Infrabel is van plan om de komende jaren zeven spoorwegovergangen af te schaffen op het grondgebied van Bilzen. Op de website van de infrastructuurbeheerder staat te lezen dat het verloop van de werken maximaal zal worden afgestemd op de realisatie van de spoorinfrastructuur voor de verbinding Hasselt-Maastricht van De Lijn.

Heeft de recente beslissing van de Vlaamse regering om de geplande sneltram te vervangen door een trambus een impact op de plannen van Infrabel in Bilzen? Zo ja, welke impact? Zijn er gevolgen voor bijvoorbeeld de timing van de werken en de financiering?

**08.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, Infrabel heeft mij de volgende informatie gestuurd. Verwijzend naar de recente ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst door minister Lydia Peeters wordt ervan uitgegaan dat de Vlaamse beslissing om een trambus aan te leggen in plaats van een tram geen impact zal hebben op het overwegproject zelf.

Infrabel zal de komende tijd het bestek ter goedkeuring voorleggen aan de verschillende partijen die betrokken zijn bij de werkzaamheden in Bilzen. Constructief overleg is voor Infrabel, en ook voor mij, belangrijk om tot evenwichtige oplossingen te komen en vooruit te gaan, wat dus ook geldt in dit geval.

**08.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik concludeer dus dat de beslissing van de Vlaamse regering geen enkele impact zal hebben op die zeven projecten.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**09** **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het niet inzetten van extra nachttreinen van Rock Werchter naar Limburg" (55028920C)**

**09** **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence de trains de nuit supplémentaires entre Rock Werchter et le Limbourg" (55028920C)**

**09.01** **Frank Troosters** (VB): Ik wil beginnen met mijn waardering uit te drukken voor het feit dat de minister zich extra beschikbaar heeft gesteld voor het beantwoorden van vragen. Waar ik minder waardering voor heb, is de beslissing van de NMBS om geen extra nachttreinen naar Limburg in te leggen tijdens Rock Werchter.

Het popfestival Rock Werchter heeft de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 50 % te verminderen. Daarom hebben ze er dit jaar voor gezorgd dat er 's nachts, na het festival, vanuit het station van Leuven telkens twee treinen zouden rijden, een richting Mechelen en Antwerpen, een andere richting Brussel en Gent-Sint-Pieters. Er was dus geen enkele trein richting Limburg. Volgens de NMBS zijn de nachttreinen een extra dienst met ritten die buiten hun subsidies vallen. De extra ritten dienen dus zelfbedruipend te zijn. Een rit naar Limburg zou niet rendabel zijn.

Wat vindt de minister van het feit dat er geen nachttrein vanuit Leuven naar Limburg reed tijdens het festival van Rock Werchter?

Kan de minister zich vinden in de argumentatie van de NMBS?

Zal de rentabiliteit van treinverbindingen in de toekomst het leidende criterium zijn voor het al dan niet exploiteren van een treinverbinding?

**09.02** Minister **Georges Gilkinet**: Het inleggen van speciale treinen gebeurt op vraag van de organisatoren van evenementen en wordt dus niet geregeld door het beheerscontract tussen de NMBS en de federale Staat. Extra treinen maken het voorwerp uit van een commerciële overeenkomst tussen de NMBS en de organisatoren van het evenement. Die overeenkomst bepaalt de belangrijkste plaatsen van vertrek van de reizigers en de treinen die moeten rijden.

Voor vragen over dit onderwerp nodig ik u dus uit om contact op te nemen met de organisator van Rock Werchter.

**09.03 Frank Troosters (VB):** Dank u wel, mijnheer de minister. Uw antwoord is duidelijk. Ik moet dus vaststellen dat de organisatoren van Rock Werchter voorrang geven aan het organiseren van nachtverbindingen naar andere regio's boven die van de Limburgse concertbezoekers.

De **voorzitter:** Met Pukkelpop zal het anders zijn.

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

**10 Samengevoegde vragen van**

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid aan spoorwegovergangen" (55029050C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De preventie met betrekking tot de veiligheid aan de overwegen" (55029208C)

**10 Questions jointes de**

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité aux passages à niveau" (55029050C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prévention liée à la sécurité aux passages à niveau" (55029208C)

**10.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

*Mijnheer de minister, In 2021 hebben er 46 ongevallen plaatsgevonden aan spoorwegovergangen, waarbij 9 doden en 5 zwaargewonden te betreuren waren. Helaas is het fenomeen van ongevallen op spoorwegovergangen niet verdwenen in 2022. Zo is er op 16 juni nog een 18-jarige vrouw overleden, volgens de eerste berichten omdat ze nog snel voorbij de gesloten slagboom wou oversteken.*

*Het is geen nieuw debat, geen nieuwe uitdaging voor de verkeersveiligheid in ons land, en voor de spoorwegbeheerder Infrabel in het bijzonder. In haar actieplan focust Infrabel op het schrappen, doen verdwijnen van gelijkgrondse spoorwegovergangen. Nog los van de wenselijkheid om alle gelijkgrondse spoorwegovergangen, zullen er nog vele decennia dergelijke kruispunten van spoor- en autowegen zijn. Het is dan ook erg belangrijk dat er grondig wordt bestudeerd hoe de gelijkgrondse kruisingen veiliger kunnen ingericht worden. De lange sluitingstijd bij tragere treinen of in de buurt van haltes (waardoor de trein mogelijk nog moet stoppen alvorens hij aan de gesloten overweg passeert) wordt dikwijls als één van de oorzaken aangehaald waarom mensen nog snel willen oversteken.*

*Een bijna 'klassiek' element in dat debat is de vraag of halve dan wel volledige (of dubbele) over de gehele breedte van de weg de veiligste oplossing zijn. Infrabel gaat uit van halve, ProRail in Nederland bv. hanteert veel meer de volledige/dubbele afsluiting van de spoorweg, zelfs nog met een extra veiligheidsbalk aan kettingen onder de bareel, zodat er onderdoor kruipen ook niet evident is.*

*Hoeveel ongevallen, met en zonder slachtoffers, gebeurden er dit jaar tot op heden op gelijkgrondse spoorwegovergangen?*

*Onderzoekt Infrabel manieren om de gelijkgrondse spoorwegovergangen veiliger in te richten?*

*Bestaat er vergelijkend onderzoek over de veiligheidsimpact van halve, dan wel volledige slagbomen, al dan niet met extra veiligheidsbalk eronder gemonteerd? Zo neen, is de minister bereid om een dergelijk onderzoek te laten uitvoeren (door bv. VIAS of een andere instantie)?*

**10.02 Laurence Zanchetta (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, en 2021, neuf personnes sont décédées lors d'accidents aux passages à niveau et cinq personnes ont été gravement blessées. En plus des conséquences humaines dramatiques, les 46 incidents aux passages à niveau, l'année dernière, ont provoqué 28 411 minutes de retard sur le trafic des trains, soit plus de 1 h 15 de retard par jour. Ce sont les informations que nous pouvons retrouver sur le site web d'Infrabel.

Afin de limiter les risques liés aux comportements dangereux aux abords des passages à niveau, Infrabel en supprime chaque année et, quand c'est possible, les remplace par des ponts, des tunnels, des voiries parallèles ou des pistes cyclables.

Monsieur le ministre, quelles mesures le gouvernement et Infrabel peuvent-ils mettre en place pour empêcher les comportements dangereux aux abords des passages à niveau, notamment en matière de prévention et de sensibilisation? Une collaboration avec les Régions est-elle prévue en ce sens?

Il semble que certaines règles de sécurité d'application aux abords des passages à niveau soient assez méconnues du grand public. Par exemple, lorsque le feu est éteint à un passage à niveau, c'est qu'il est en travaux. Ne pensez-vous pas qu'il peut être utile de rappeler ces réglementations dans le cadre des campagnes de prévention et de sensibilisation?

**10.03** **Minister Georges Gilkinet:** Dank u voor uw vragen over dit belangrijke onderwerp.

Het zeer spijtige ongeluk van enkele dagen geleden aan een overweg in Varsenare toont nogmaals aan hoe essentieel de veiligheid aan overwegen is. Hieraan is tevens een belangrijk hoofdstuk gewijd in het performantiecontract met Infrabel, waarover binnen de regering onderhandeld wordt.

Tot midden juni 2022 registreerde Infrabel 18 ongevallen op gelijkgrondse spoorovergangen, met 8 doden en 1 zwaargewonde tot gevolg. Veiligheid is steeds de eerste inoverwegingneming bij iedere beslissing die Infrabel neemt. Dat geldt ook voor het vraagstuk van de overwegen. In bepaalde gevallen, afhankelijk van de lokale situatie en in overleg met het lokaal bestuur, wordt een overweg afgesloten. In de mate van het mogelijke stelt Infrabel voor om ze te vervangen door mobiliteitsalternatieven, zoals bruggen, tunnels of parallelle wegen.

Pour certains passages à niveau, une suppression n'est pas envisageable à court terme pour des raisons soit budgétaires soit techniques. Infrabel implémente et teste certaines mesures permettant d'améliorer la sécurité des usagers de la route aux passages à niveau.

Certaines mesures sont encore à l'étude pour ce qui concerne leur faisabilité, dont voici quelques exemples:

- installation de panneaux d'avertissement afin d'avertir les usagers de la route sur les dangers des remontées de files à hauteur des passages à niveau;
- collage de stickers d'identification à hauteur de plus de 1 394 passages à niveau publics: la carte d'identité de chaque passage à niveau permet aux tiers de communiquer avec précision la localisation du passage à niveau lors d'un appel vers les services de secours en cas d'accident ou d'incident;
- projet pilote en cours pour l'installation de lampes LED clignotantes sur les barrières afin d'améliorer leur visibilité;
- projet pilote en cours pour le marquage au sol à hauteur de certains passages à niveau afin d'améliorer la perception des usagers de la route lors de leur arrivée aux passages à niveau;
- projet pilote en cours pour l'installation de caméras aux feux rouges pour enregistrer les plaques d'immatriculation des véhicules en infraction aux passages à niveau et les faire verbaliser par le tribunal de police;
- test de la *warning box*: outil de sensibilisation ayant pour but de conscientiser les usagers vulnérables - piétons et cyclistes - sur les dangers de franchir un passage à niveau fermé par le déclenchement d'un signal sonore. Ce dispositif a été testé sur cinq passages à niveau en 2021.

Infrabel organiseert ook specifieke werkgroepen. Er is een werkgroep voor de veiligheid aan spoorwegovergangen, in havengebieden en industriezones. Die werkgroep verenigt verschillende actoren als het bedrijf Port of Antwerp, de lokale politie, de SPC, de havenpolitie, de brandweer van de zone Waasland, de wegbeheerders, AWV, de FOD Mobiliteit, de spoorwegmaatschappijen en Inter Ferry Boats.

Er zijn ook multidisciplinaire werkgroepen. Het doel van die werkgroepen is het uitwisselen van ervaringen, wat bijdraagt tot een betere verkeersveiligheid en meer veiligheid aan overwegen. Die werkgroepen verenigen verschillende actoren zoals de spoorwegpolitie, de vaste commissie van de lokale politie, de Vlaamse en Waalse wegbeheerders, de opsporingsdienst, de FOD Mobiliteit, de Corporate Security Service, TreinTramBus en Port of Antwerp.

En outre, Infrabel s'engage à sensibiliser les tiers par des actions et des campagnes. Infrabel travaille également avec la police ferroviaire, la police locale et Securail dans le cadre d'actions de contrôle.

En plus de ces mesures, le SPF Mobilité, en collaboration avec Infrabel, effectue des inspections annuelles des équipements de sécurité installés à chaque passage à niveau du réseau. Suite à ces visites, Infrabel installe, chaque année, des équipements de sécurité supplémentaires à certains passages à niveau.

L'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées stipule que ce type de passage doit être équipé d'un système de détection d'obstacle, c'est-à-dire d'un système qui détecte s'il n'y a pas d'obstacle à l'intérieur du passage.

Overwegen met volledige sluiting hebben het voordeel dat wordt voorkomen dat wegvoertuigen slalommen wanneer de slagbomen gesloten zijn, en dat ongevallen worden vermeden die worden veroorzaakt door voertuigen die op de overweg staan, bijvoorbeeld als gevolg van files.

Bij volledig gesloten overwegen is het echter wel nog mogelijk dat voetgangers en fietsers slalommen en onder of naast de gesloten slagbomen door gaan. De toevoeging van netten onder de slagbomen zou de vervanging vereisen van het frame van elke slagboom waarvan het mechanisme – de motor voor het optrekken en neerlaten van de slagboom – niet is aangepast aan het gewicht van de netten.

De vervanging van een overweg die momenteel is uitgerust met gedeeltelijke slagbomen, door een volledig gesloten systeem met een obstakeldetector, heeft ook de volgende gevolgen. Er is dan een toename van de sluitingstijd van de overweg en bijgevolg verlenging van de wachttijd voor de weggebruikers. Wanneer de overweg gesloten is, wordt de trein stroomopwaarts van de overweg tot stilstand gebracht totdat de overweg vrij is en alle slagbomen neergelaten zijn. Dit zou betekenen dat op bepaalde baanvakken de spoorwegsinalisatie stroomopwaarts van de overweg zou moeten worden herzien. Tevens is er het risico van een verminderde stiptheid op de lijn bij stilstand van een voertuig op de overweg, aanpassing van de capaciteit van de lijn en hogere onderhoudskosten voor elke overweg.

Kortom, collega's, u ziet dat Infrabel heel wat in het werk stelt om de veiligheid aan spooroverwegen te verbeteren. Dat is een continue opdracht, die ook mijn kabinet op de voet volgt.

**10.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal zelf eerst een repliek geven.

Het blijkt duidelijk dat Infrabel veel aandacht besteedt aan de veiligheid van spoorwegovergangen. Dat is ook nodig gezien het aantal ongevallen dat jaarlijks aan overgangen gebeurt.

Ik juich de specifieke werkgroep toe die de problematiek van spoorwegovergangen in de havengebieden onder de loep neemt, omdat dat een aparte problematiek is met minder slagbomen en specifiek met fabrieksin- en -uitgangen langs de spoorwegen. Dat is dus een goede zaak, waarbij met alle stakeholders naar oplossingen wordt gezocht.

Voor de klassieke spoorwegovergangen op gelijkgronds niveau blijf ik met het gevoel zitten dat de focus nogal eenzijdig ligt op het afschaffen van gelijkgrondse overgangen en een vervanging door bruggen, tunnels en parallelwegen.

Voor de meer dan duizend gelijkgrondse overgangen blijf ik het moeilijk hebben met het volgende. Ik heb nog altijd geen sluitende argumenten gevonden waarom niet zou kunnen worden gewerkt met volledig sluitende slagbomen. Ik woon vlak bij de grens en zie dat in Nederland perfect functioneren. Er wordt verwezen naar files. Auto's zouden op de sporen blijven staan. Er mag echter niet worden stilgestaan op de sporen. Dat staat in het verkeersreglement. Wanneer er een file is en een bestuurder komt bij een spoorwegovergang, dan moet hij voor de spoorwegovergang blijven wachten tot hij zeker is dat hij kan oversteken. Dat is dus niet echt een geweldig argument, vooral niet omdat wij vandaag merken dat, wanneer een opening wordt gelaten, mensen toch van die opening gebruikmaken. Er worden dan allerlei systemen bedacht om te detecteren of iemand dat doet, terwijl de overgang beter volledig zou worden afgesloten.

Waarom een volledige slagboom langer gesloten zou zijn dan een halve slagboom, is mij ook niet helemaal duidelijk.

Ik vraag mij dus af of een en ander grondig is bestudeerd en of er niet gewoon naar redenen wordt gezocht om niet te moeten aanpassen. Dat is een open vraag, die ik graag op tafel laat liggen.

**10.05 Laurence Zanchetta (PS):** Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses. Effectivement, comme l'a souligné mon collègue, on voit qu'Infrabel ne reste pas les bras croisés. On sait aussi, malheureusement, que le risque zéro n'existe pas et qu'il y aura toujours des accidents. Ceux-ci sont, c'est malheureux mais il

faut bien l'admettre, dus à l'imprudenc des piétons ou des voitures qui s'engagent en pensant pouvoir passer et qui, finalement, n'y parviennent pas.

On sait aussi, comme l'a, à nouveau, souligné mon collègue, que la volonté d'Infrabel est de réduire les passages à niveaux. Ce n'est pas forcément une solution. C'est une solution extrêmement coûteuse. On connaît les finances des uns et des autres et on ne crée pas un tunnel ou un pont comme cela. On sait les millions que cela peut représenter. Quant aux solutions, je ne vais pas me prononcer à ce sujet. J'imagine que diverses solutions sont envisagées. Mais pourquoi ne pas se tourner vers les exemples de nos voisins, qui semblent fonctionner?

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

**11** **Samengevoegde vragen van**

- **Barbara Creemers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor het openbaar vervoer in Limburg na Spartacus" (55029064C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor het openbaar vervoer in Limburg" (55029070C)**

**11** **Questions jointes de**

- **Barbara Creemers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets de transports en commun dans le Limbourg après le projet de liaison en tram Spartacus" (55029064C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets en matière de transports en commun dans le Limbourg" (55029070C)**

**11.01** **Barbara Creemers** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, collega Raskin verwees daarnet al naar het Spartacusproject en naar het feit dat er geen sneltram van station tot station zal komen, maar wel een trambus. Dat heeft voor veel teleurstelling gezorgd bij veel Limburgers. Zij hadden immers 20 jaar lang hun hoop gesteld in Spartacus om eindelijk vlot over de grens te raken. We hadden ook gehoopt op een sterk signaal vanuit Brussel en Europa dat er moet worden gewerkt aan een betere mobiliteit vanuit rurale gebieden, zoals Limburg.

Ik heb een aantal vragen over het Spartacusdossier. Hebt u contact gehad met uw regionale collega? Wat wist zij te vertellen? Wat is haar oplossing om de regio voldoende te ontsluiten, wetende dat Spartacus al heel wat belastinggeld heeft gekost en de huidige uitkomst duidelijk niet de juiste oplossing biedt?

Door het wegvallen van Spartacus wordt de doelstelling die we al een aantal keren hebben geformuleerd van een doeltreffend, slim en duurzaam vervoersysteem over de landgrenzen heen, niet bereikt. Wij vinden het hoog tijd voor een duidelijk onderzoek naar de missing links die moeten worden opgevangen in de regio Limburg.

Op welke manier kan de NMBS hiertoe een bijdrage leveren? Welke concrete stappen zult u ondernemen om Limburg, na 20 jaar hopen op een vlotte verbinding, niet in de kou te laten staan?

**11.02** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik vatte u in deze commissie al meermaals over het ondermaatse openbaar vervoer in Limburg, waarbij ik steeds pleitte voor de realisatie van diverse spoorverbindingen. Nu de Vlaamse overheid heeft besloten om in het kader van het Spartacusproject te opteren voor het vervoer met trambussen, lijkt het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer erg ver weg.

We hebben al verschillende initiatieven genomen om het openbaar vervoer, en zeker het treinvervoer in Limburg, ter sprake te brengen in de Kamer, maar alle klassieke partijen hier keken altijd naar Vlaanderen. Ik stel nu vast dat dit op het Vlaamse niveau blijkbaar niet zo goed verloopt als men had verwacht en dat men nu terug naar u komt om te kijken wat u kunt doen.

Mijnheer de minister, ziet u voor de federale regering een rol weggelegd in het realiseren van een hoogwaardig openbaar vervoer in Limburg? Zo niet, waarom niet? Zo ja, welke rol? Welke acties zullen de federale spoorbedrijven, NMBS en Infrabel, nemen om het spoornet in Limburg uit te breiden?

**11.03** **Minister Georges Gilkinet**: Dames en heren Kamerleden, u weet dat het spoor de ruggengraat van

ons openbaar vervoer is en dat ik dat verder wil versterken. Dat is de filosofie van de door mij voorgestelde en in mei door de regering goedgekeurde Spoorvisie 2040. Deze filosofie is ook terug te vinden in de toekomstige contracten met de NMBS en Infrabel waarover de regering zich momenteel buigt. De algemene centrale ambitie is om meer treinen te laten rijden in ons land en in Limburg.

Meer specifiek streeft de NMBS naar een veilig, duurzaam, kwaliteitsvol en intermodaal mobiliteitsaanbod, ook in de provincie Limburg. Haar vervoersplannen zorgen elke drie jaar voor een uitbreiding van gemiddeld 5 % van het aantal treinkilometers en zetten in op het aantrekken van meer klanten tijdens de daluren en in het weekend. De uitbreiding zorgde tot aan de gezondheids crisis mee voor een jaarlijkse reizigersgroei van 3,5 tot 4 % sinds 2017.

Ik blijf in elk geval ijveren voor een betere spoorontsluiting in het geheel en dus ook voor de provincie Limburg. Ik ben mij ervan bewust dat een aantal missing links naar het oosten en het noorden van de provincie moeten worden aangepakt. De NMBS en ikzelf nemen de vraag naar een meer hoogwaardig openbaar vervoer in Limburg zeer ernstig. Wij staan in contact met de verschillende vervoerregio's, die momenteel hun regionale mobiliteitsplannen opmaken, ook met de vervoerregio Limburg.

De vervoerregio's kunnen de mobiliteitsbehoeften op lokaal en, in dit geval, provinciaal niveau het best inschatten. De voor Limburg voorgestelde nieuwe treinverbindingen of stations zullen vervolgens gegroepeerd bestudeerd worden om hun wenselijkheid en haalbaarheid te analyseren, rekening houdend met verschillende criteria.

Ook mijn kabinet maakt een grondige analyse van de situatie, om op die manier mogelijke pistes te kunnen voorstellen om de regio beter te ontsluiten.

**11.04 Barbara Creemers** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik hoop dat het sneller kan gaan en dat u niet zult wachten op de officiële doodverklaring van Spartacus. Dat kan nog wel een tijdje duren. Met zo'n officiële doodverklaring hopen de Nederlanders natuurlijk ergens nog een schadevergoeding te kunnen krijgen. Onze hoop is dus voor een stuk op u gevestigd, mijnheer de minister. We ijveren al jaren voor een spoorverbinding naar Maastricht. Daarvoor hebben we nooit op Spartacus gewacht. We hebben altijd geijverd voor een internationale spoorverbinding. Voor zulke verbindingen is de trein immers de meest logische optie, dat is niets nieuws.

Mijnheer de minister, ik wil u nog een anekdote meegeven over het verhaal Hasselt-Maastricht. In 1950, intussen 72 jaar geleden, werd voor het eerst aangekondigd dat die treinverbinding zou verdwijnen. Toen stond in *Het Belang van Limburg*: "Als de politici in Brussel nu niet aan de slag gaan, zijn we binnenkort sneller met de kruiwagen in Maastricht dan met het openbaar vervoer." Misschien moeten we dat 72 jaar oude commentaarstuk nog eens opsnorren. In 2040 zal de uitspraak 90 jaar oud zijn. We hopen dat we dan, dankzij uw Spoorvisie 2040, niet meer met de kruiwagen naar Maastricht moeten om sneller te zijn dan met de trein. Die doet er nu vanuit Antwerpen 2 uur en 45 minuten over om in Maastricht te raken. Dat kan en dat moet beter, mijnheer de minister. Onze hoop is op u gevestigd om sneller te gaan en niet te wachten op Vlaamse beslissingen.

**11.05 Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben blij te horen dat u het openbaar vervoer in Limburg ernstig neemt. Ik wil ook niet twifelen aan uw woorden, maar ik ben wel verbaasd om te horen wat de vorige spreker zegt. Wij hebben in deze Kamer immers al verschillende initiatieven genomen, om niet te wachten op het Vlaamse niveau. Die initiatieven werden telkens collectief van tafel geveegd, onder andere door de partij van de vorige spreker.

Met het Vlaams Belang behoorden wij zeker niet tot die vele Limburgers die een sterke hoop op het Spartacusproject hadden gericht. Wij waren daar van in het begin manifest tegen. We werden daarin ook van in het begin bijgetreden door een vernietigend rapport van het Rekenhof. Ik heb begrepen dat men nu een nieuwe studie bij het Rekenhof wil aanvragen. Ondertussen is er echter al enorme schade geleden. Men heeft een echt wanbeleid gevoerd. De Limburgers zitten nog altijd te wachten op hoogwaardig openbaar vervoer.

Ik vind het vreemd dat u nu komt pleiten voor een treinverbinding waarvoor wij altijd hebben geijverd, zeker gezien het feit dat wij met een interpellatie en een motie zijn gekomen en vervolgens ook met een resolutie, waarmee we de maatschappelijke en sociaal-economische isolatie van Limburg en de regio's daarachter in een ruime internationale context wilden vermijden. Daarbij moest ook de superbelangrijke Maasbrug

bewaard blijven, die zeer essentieel is voor een treinverbinding. Als die weg is en die sloopplannen zouden doorgang vinden, dan kan er nooit een trein rijden. Als dat hier op tafel ligt, kan ik alleen maar vaststellen dat al die partijen die initiatieven gewoon niet steunen en wegstemmen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

## **12** **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De controle van de uitsluitingsgronden bij de overheidsopdrachten van de FOD Mobiliteit" (55029071C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De informatieverplichtingen door de FOD Mobiliteit bij overheidsopdrachten" (55029072C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De interne opvolging van de overheidsopdrachten bij de FOD Mobiliteit" (55029073C)

## **12** **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle des motifs d'exclusion dans le cadre des marchés publics du SPF Mobilité" (55029071C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les obligations d'information par le SPF Mobilité dans le cadre des marchés publics" (55029072C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi interne des marchés publics au SPF Mobilité" (55029073C)

**12.01** **Frank Troosters** (VB): Ik zal mijn vragen kort bundelen. Het gaat over een onderzoek dat het Rekenhof heeft gedaan naar de rechtmatigheid en de wettigheid van diverse overheidsopdrachten. Daarbij heeft het natuurlijk ook gekeken naar de FOD Mobiliteit.

Ik heb drie zaken geselecteerd. Het gaat over overheidsopdrachten waarbij nagelaten werd de verplichte uitsluitingsgronden te controleren, overheidsopdrachten waarbij men niet kon aantonen aan de informatieverplichtingen te hebben voldaan, en overheidsopdrachten waarbij de opdrachtnemer de gevraagde borgtocht niet voldeed en daarvoor niet in gebreke werd gesteld.

Voor de rest verwijs ik naar de schriftelijke vragen zoals ingediend.

*In haar publicatie van 22 juni 2022 doet Het Rekenhof verslag over hun onderzoek naar de rechtmatigheid en de wettigheid van diverse overheidsopdrachten.*

*Wat de FOD Mobiliteit betreft stelde Het Rekenhof vast dat bij 19 overheidsopdrachten nagelaten werd de verplichte uitsluitingsgronden te controleren. De reglementair opgelegde uittreksels uit het strafregister werden niet opgevraagd in deze 19 dossiers. Bijkomend bleken andere attesten te ontbreken in 3 andere dossiers.*

*In haar antwoord stelde de FOD Mobiliteit dat het ging om een vergetelheid of een gebrekkige archivering.*

*1. Wat is de huidige stand van zaken inzake de digitalisering van de aankoopprocedures?*

*2. Zullen de uittreksels uit het strafregister en eventuele andere noodzakelijke attesten voortaan steeds verplicht aan de offertes moeten worden toegevoegd?*

*3. Welke maatregelen worden er genomen opdat gevraagde uittreksels en attesten voortaan steeds in het dossier dienen aanwezig te zijn zodat in voorkomend geval van ontbreken ervan meteen de nodige acties/maatregelen/sancties kunnen genomen worden?*

*In haar publicatie van 22 juni 2022 doet Het Rekenhof verslag over hun onderzoek naar de rechtmatigheid en de wettigheid van diverse overheidsopdrachten.*

*Bij de FOD Mobiliteit werd vastgesteld dat de FOD in drie dossiers niet kon aantonen aan de informatieverplichtingen te hebben voldaan.*

*Eveneens bleek dat in twee dossiers de FOD Mobiliteit geen aankondiging van de gegunde opdracht in het Bulletin der Aanbestedingen en het Publicatieblad van de Europese Unie zou hebben gepubliceerd.*

*Welke maatregelen heeft de FOD Mobiliteit intussen genomen opdat in de toekomst niet meer aan de opgelegde informatieverplichtingen en publicatieverplichtingen zal worden verzaakt?*

*In haar publicatie van 22 juni 2022 doet Het Rekenhof verslag over hun onderzoek naar de rechtmatigheid en de wettigheid van diverse overheidsopdrachten.*

*Bij de FOD Mobiliteit werd vastgesteld dat in enkele dossiers de opdrachtnemer de gevraagde borgtocht niet voldeed zonder in gebreke gesteld te worden.*

*Bijkomend bleek uit onderzoek van diverse facturen dat heel wat uitgevoerde werken, leveringen of prestaties niet tijdig werden opgeleverd.*

*Welke maatregelen heeft de FOD Mobiliteit intussen genomen (en/of zal het nog nemen) om tot een betere opvolging en efficiënter beheer van haar overheidsopdrachten te komen?*

**12.02** Minister **Georges Gilkinet**: In zijn verslag maakt het Rekenhof allereerst de volgende opmerkingen: "Het onderzoek van de geselecteerde uitgaven toont aan dat de FOD Mobiliteit de overheidsopdrachtenregelgeving behoorlijk beheerst en zo correct mogelijk poogt na te leven. De meeste onderzochte dossiers zijn correct en gestructureerd gedocumenteerd. Het Rekenhof constateert voorts vooruitgang bij de naleving van de bepalingen inzake concurrerende biedingen, kwalitatieve selectie en informatieverplichtingen, evenals bij het gebruik van de applicatie Telemarc die het mogelijk maakt om de uitsluitingsgronden te controleren."

De situatie is dus veel genuanceerder dan de heer Troosters suggereert. Dat betekent echter niet dat er geen manier is om de procedure voor overheidsopdrachten te verbeteren en die nog eerlijker en transparanter te maken. In dit verband is de actualisering van de procedure voor de plaatsing van overheidsopdrachten een integrerend onderdeel van het operationele plan 22 van de FOD.

Wat de interne opvolging betreft, plaatst de FOD Mobiliteit momenteel al zijn overheidsopdrachten, met uitzondering van opdrachten van beperkte waarde, elektronisch via het e-Procurementplatform, dat toelaat om de offerte elektronisch te ontvangen. In de laatste (...) van de FOD Mobiliteit wordt nu systematisch vermeld dat inschrijvers een uittreksel uit het Strafrechtregister bij hun offerte moeten voegen om na te gaan of ze niet in een geval van uitsluiting verkeren.

Wat de informatieverplichtingen betreft, in overeenstemming met de aanbevelingen van het Rekenhof zal de takenlijst van de dienst Overheidsopdrachten worden opgenomen in een document dat ter beschikking wordt gesteld van het personeel van de FOD.

Wat de borgtocht en de laattijdige uitvoering van prestaties betreft, heeft de dienst Overheidsopdrachten een follow-upsysteem opgezet inzake de ontvangst van het bewijs van borgstelling, en een centrale bewaarplaats voor dergelijke documenten.

**12.03** **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik onderschrijf het ten dele, in die zin dat inderdaad niet alles fout loopt wat fout kan lopen. Dat heb ik ook geen moment beweerd. Ik heb er drie zaken uit gehaald die wel op een iets regelmatigere basis terugkwamen.

Het rapport liegt daar natuurlijk niet over. Ik stel vast dat de NMBS telkens aangeeft dat zij de fouten wil bijsturen. Het zou er nog aan mankeren.

Wij zullen dat natuurlijk verder opvolgen, opdat dat in de toekomst ook gebeurt, en opdat alles helemaal correct kan verlopen.

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

### **13** **Samengevoegde vragen van**

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Ronse" (55029091C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Ronse" (55029226C)

### **13** **Questions jointes de**

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Renaix" (55029091C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Renaix" (55029226C)



De **voorzitter**: Mevrouw Buyst kon niet aanwezig zijn.

**13.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, maar liefst 44 stations, waaronder het station van Ronse, werden onder uw ministerschap geconfronteerd met loketsluitingen. Uw belofte om van die 44 stations levendige plekken te maken, blijft een fantasie. Dat bewijst de situatie in het station van Ronse. Toen het loket in Ronse nog bemand was, konden reizigers er nog terecht voor een ticket en voor informatie. Vervangbussen werden op tijd besteld. Er was minder vandalisme. Het toilet was nog open voor de reizigers. De wachtzaal was verwarmd. Er stond een snoep- en een drankautomaat. Het station en het perron lagen er netjes bij. Reizigers voelden er zich veiliger.

Vandaag is het station dood. Er groeien bomen door het dak. Deuren blijven op slot. Het toilet is zelfs gesloten vanwege het vandalisme. Treinreizigers beschikken zelfs niet meer over één toilet sinds de loketsluiting.

Het perron werd er enkele jaren geleden verhoogd, waardoor het station zagezegd als toegankelijk wordt beschouwd voor mindervaliden, ware het niet dat er enkel dieseltreinen stoppen, die een hogere instap hebben dan elektrische treinen, waardoor de perronverhoging geen enkel effect heeft gehad op de toegankelijkheid tot de treinen voor personen met een beperking. Een nieuwe M7 kan er niet stoppen, omdat er geen elektrificatie is.

De perronverhoging heeft zelfs schadelijke gevolgen voor het stationsgebouw zelf. Bij elke regenbui loopt het regenwater, nu het stationsgebouw leegstaat, het gebouw binnen. Vroeger kregen de loketbedienden het water nog telkens buiten. Nu blijft het water gewoon staan.

Mijnheer de minister, wanneer zal het toilet opnieuw worden opengesteld voor alle reizigers?

Hoe evalueert u zelf de sluiting van de loketten in 44 stations? Hoe evalueert de NMBS die sluiting?

Geeft u toe dat de belofte van levendige stations na de loketsluitingen niet kan worden waargemaakt?

Welke toekomst ziet de NMBS nog voor het historische stationsgebouw van Ronse?

Heeft Infrabel rekening gehouden met de lagere ligging van het stationsgebouw ten opzichte van het verhoogde perron? Het regenwater loopt nu immers van het perron richting het stationsgebouw zonder voldoende afvoer.

De NMBS wil 400 miljoen euro ophalen via de verkoop van vastgoed. Zullen daarbij stationsgebouwen worden verkocht? Zal het stationsgebouw van Ronse worden verkocht? Wat is de geschatte waarde van dat stationsgebouw?

**13.02** **Minister Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, ik hecht zeer veel belang aan de reizigerservaring in brede zin, en die begint in de stations. We kunnen de trein alleen maar aantrekkelijker maken indien de stations ook aangename plekken zijn. Daarom hebben de NMBS en ik de ambitie om de stations te laten uitgroeien tot levendige en veilige plaatsen voor ontmoetingen en uitwisselingen. Die ambitie, vertaald in het project *Leven in het station*, is opgenomen in de Spoorvisie 2040 en eveneens in het ontwerpcontract betreffende de openbare diensten tussen de federale overheid en de NMBS.

Ter illustratie van de geleverde inspanningen geef ik de jongste algemene stand van zaken mee rond het project *Leven in het station*. In drie vierde van de betrokken stations werd reeds een antwoord gevonden of zijn de marktconsultaties rond de voorgestelde invulling lopende. In de nog resterende gemeenten overlegt de NMBS met de lokale overheden om tot een gedragen oplossing te komen.

Wat Ronse betreft, werken de stad en de NMBS samen binnen het kader van *Leven in het station*. Verschillende vergaderingen hebben reeds plaatsgevonden. De NMBS heeft mij bevestigd dat ze betrokken is bij het masterplan van de stad. Voor de opwaardering van de stationsomgeving heeft de stad Ronse in samenspraak met de NMBS een subsidie voor de conceptenstudie uitgewerkt. In die studie ligt de nadruk enerzijds op de herbestemming van de gronden aan de achterzijde van het station en de vrijgekomen gronden ten westen van het station door de verplaatsing van de parking. Anderzijds is het ook de doelstelling om de verbinding met de stadskern te versterken en de functies in die stedelijke verdichting in de

stationsomgeving daarop af te stemmen. Hiervoor heeft de stad in het najaar van 2021 een ontwerp bureau aangesteld. Eind 2021 vond een eerste verkennend bilateraal gesprek plaats tussen de stad, het ontwerp bureau en de NMBS. In januari 2022 vond een eerste bijeenkomst van de stuurgroep plaats, waarbij de eerste ideeën of concepten werden voorgesteld. Dat proces is lopende.

Wat de beveiligingsmaatregelen betreft, staan de politiediensten en de NMBS in nauw overleg om eventueel bijkomende maatregelen te nemen. Mijn kabinet volgt dat nauwgezet op.

De NMBS bekijkt momenteel de mogelijkheden voor een tijdelijke ingebruikname van het stationsgebouw. Daarvoor moeten er wel eerst een aantal investeringen gebeuren. Tot op heden zijn de wachtzaal en de sanitaire voorzieningen geopend van 5 uur tot 20 uur op werkdagen en van 7 uur tot 17 uur in het weekend en op feestdagen. De sanitaire voorzieningen bevinden zich in een afzonderlijk bijgebouw naast het stationsgebouw, zodat iedereen er vrij gebruik van kan maken.

Wat de waterafvoer betreft, wordt de afwatering bij elk project grondig bestudeerd, zo ook in Ronse. Infrabel zal het aangekaarte fenomeen nader onderzoeken om er desgevallend de gepaste oplossing aan te geven.

**13.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Bedankt, mijnheer de minister. Volgens mijn informatie zijn de toiletten nog steeds gesloten. Een collega passeert daar elke dag. Blijkbaar krijgt u geen juiste informatie door van de NMBS.

Ik hoop dat er snel werk van een oplossing wordt gemaakt. Nu ligt het station er verloederd bij en als men niet snel oplossingen biedt, krijgt men nog meer vandalisme. We stellen dat ook vast in Ronse. Het vandalisme neemt inderdaad toe, doordat er niets gebeurt met dat leegstaande gebouw. Ik hoop dat er voldoende middelen ter beschikking zijn om dat station weer in orde te brengen. Ik noteer dat u iets aan het probleem wilt doen. Hopelijk duurt het niet te lang meer en gaat het vooruit met de uitvoering van uw plan.

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

**14 Vraag van Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erkenning van Mongoolse rijbewijzen" (55029102C)**

**14 Question de Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La reconnaissance des permis de conduire délivrés par la Mongolie" (55029102C)**

**14.01 Els Van Hoof (CD&V):** Mijnheer de minister, men zal als land maar geprangd zitten tussen China en Rusland, zoals Mongolië. Beter een goede buur dan een verre vriend, maar in dit geval is dat echt heel moeilijk. Tijdens het bezoek van een Mongoolse delegatie van parlementsleden en van de ambassadeur kreeg ik te horen dat zij moeilijkheden ondervinden door de sancties tegen Rusland en Wit-Rusland. De handel met de Europese Unie bedraagt 13 % van 's lands handelsvolume. Maar een groot deel van dat vervoer gebeurt via Russische en Wit-Russische transportbedrijven en die zijn niet meer welkom op het grondgebied van de Europese Unie. Dat maakt dat Mongolië sinds 8 april niet meer in de Europese Unie kan opereren, terwijl ook 80 % van het wegtransport vanuit Europa naar Ulaanbaatar door onder andere Wit-Russische chauffeurs wordt uitgevoerd.

Het inzetten van chauffeurs uit Mongolië zelf zou een oplossing kunnen bieden. Maar het Mongoolse rijbewijs wordt in Europa niet erkend. Wordt de kwestie besproken op Europees niveau? Bestaat er een mogelijkheid om de Mongoolse rijbewijzen te erkennen? Kunt u de kwestie aankaarten op Belgisch en Europees niveau?

**14.02 Minister Georges Gilkinet:** Mevrouw Van Hoof, de Europese Unie is niet bevoegd voor de erkenning en omwisseling van niet-Europese buitenlandse rijbewijzen. Elke lidstaat bepaalt zelf welke buitenlandse niet-Europese rijbewijzen hij erkent en welke kunnen worden omgewisseld tegen een nationaal Europees rijbewijs.

Ik kan u meedelen dat mijn administratie in gesprek is met de Mongoolse ambassade om specimens van rijbewijzen uit Mongolië te ontvangen. Als die in overeenstemming zijn met het Verdrag van Wenen, zullen ze worden opgenomen op de website van de FOD Mobiliteit en kunnen ze in België worden omgewisseld.

Vervolgens worden de fysieke specimens naar de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden

gestuurd, die ze zal gebruiken om de echtheid te controleren van elk rijbewijs dat door Mongolië werd afgeleverd en waarvoor in België een omwisseling wordt aangevraagd.

**14.03 Els Van Hoof** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u dat u het probleem op Belgisch niveau aanpakt en dat de zaak aanhangig is bij de FOD Mobiliteit, in overleg met de Mongoolse ambassadeur. Ik denk dat er enige spoed nodig is, aangezien de sancties niet meteen zullen worden opgeheven en de handel tussen Mongolië en Europa overeind moet kunnen blijven, niet alleen in het belang van Mongolië, maar ook in dat van de Europese Unie, gezien de economisch moeilijke situatie van vandaag. Hopelijk worden de Mongoolse rijbewijzen snel erkend.

Valse rijbewijzen moeten inderdaad worden opgespoord. Op Europees niveau kan er niet worden opgetreden, maar u kunt misschien andere lidstaten aanmoedigen. Als België iets doet, volgen andere lidstaten meestal. Ik hoop dus dat België hierin een voortrekkersrol zal spelen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**15 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Eupen-Stolberg" (55029138C)**

**15 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Eupen-Stolberg" (55029138C)**

**15.01 Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, il me revient que des travaux seraient actuellement en cours sur la portion belge de la liaison qui relie Eupen à Stolberg, en Allemagne, en passant par Raeren. Il y a quelques années, un projet de remise en activité de cette ligne, dans le cadre de l'Euregiobahn, le réseau régional allemand, avait été évoqué. Les autorités de la Communauté germanophone s'y montraient d'ailleurs à l'époque favorables. Il est vrai que cela permettrait de relier cette dernière et ainsi l'arrondissement de Verviers à Stolberg - qui est tout de même une ville de 55 000 habitants - et surtout, au-delà, à la région métropolitaine de Cologne.

Tant pour les nombreux frontaliers qui se rendent chaque jour en Allemagne pour travailler que pour le tourisme, il s'agirait incontestablement d'une bonne nouvelle. Toutefois, il convient également d'avoir à l'esprit que cette ligne traverserait une zone Natura 2000 et qu'elle est en outre non électrifiée, ce qui signifie que le trajet devrait se faire par des autorails diesel.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la tenue de ce chantier? Est-il annonciateur d'une prochaine remise en service de la ligne Eupen-Stolberg? Dans l'affirmative, quelle forme prendrait-elle? Je vous remercie.

**15.02 Georges Gilkinet**, ministre: Madame Bonaventure, la ligne 49 Welkenraedt-Raeren est exploitée par la SNCB sur le premier tronçon entre Welkenraedt et Eupen. Le deuxième tronçon entre Eupen et Raeren n'est plus exploité que par une firme privée d'entretien de matériel ferroviaire, située en gare de Raeren, ainsi que pour des travaux d'Infrabel qui m'informe que des travaux classiques de maintenance ont lieu pour le moment sur une voie de cette gare de Raeren. Toujours selon Infrabel, le troisième et dernier tronçon entre Raeren et la frontière avec l'Allemagne n'est plus exploité et actuellement, il n'y a pas de perspective pour une remise en service de la ligne vers Stolberg en Allemagne. Ce sont donc juste des travaux de maintenance qui ont éveillé votre attention. Il ne faut pas en faire d'interprétation plus large.

**15.03 Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**16 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'annonce de la suppression de 2 000 emplois sur le rail belge" (55029140C)**

**16 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aangekondigde schrapping van 2.000 banen bij de Belgische spoorwegen" (55029140C)**

**16.01 Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, le volet social des futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel prévoit la suppression de 2 000 postes d'ici 2032. Parallèlement, l'ambition affichée est

d'augmenter de 10 % l'offre de trains. Or, selon les calculs de la CGSP, la situation actuelle nécessiterait à elle seule une augmentation du cadre de 2 100 personnes.

Estimez-vous, monsieur le ministre, que suffisamment de cheminots ont été engagés sur le réseau belge, alors même que les suppressions, totales ou partielles, de trains – on en a dénombré 3 882, soit 4,2 % de l'offre, en avril – sont extrêmement élevées?

En vue de rendre effective l'augmentation de l'offre, vous annoncez d'importants investissements. La SNCB et Infrabel ont déjà évalué à 3,4 milliards d'euros leurs besoins supplémentaires pour les dix prochaines années, afin de pouvoir assurer les améliorations quantitatives et qualitatives prévues.

Monsieur le ministre, je sais que nous avons débattu de tout cela ici même voici trois semaines, mais il me reste encore plusieurs interrogations. De quelle façon ces investissements permettraient-ils de se passer de 2 000 cheminots? Vous avez évoqué des "départs naturels". Pourriez-vous préciser la forme que ceux-ci prendront? Dans quels secteurs et services sont-ils précisément attendus?

Qui se chargera d'exécuter les suppressions et/ou évolutions des fonctions? Fera-t-on appel à de la consultance? Les acteurs de terrain ont-ils été ou seront-ils consultés? Quels seront les nouveaux métiers de la SNCB et d'Infrabel au terme de ces contrats de gestion? Enfin, un accompagnement sera-t-il prévu pour les travailleurs que le défi de la numérisation pourrait mettre en difficulté?

**16.02 Georges Gilkinet**, ministre: Madame Bonaventure, afin de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique, le gouvernement fédéral s'est doté d'une Vision Rail 2040 ambitieuse. Cette ambition est traduite dans les contrats de service public et de performance de la SNCB et d'Infrabel, dont j'ai présenté les avant-projets il y a trois semaines devant cette commission. Ces contrats fixent un objectif clair de 30 % de trains en plus d'ici à 2032. Faire rouler plus de trains nécessitera inévitablement plus de personnel ferroviaire roulant. Il y aura plus de conducteurs et plus d'accompagnateurs ainsi que de conductrices et d'accompagnatrices de train. Pour ce faire, la SNCB va recruter plus de 600 équivalents temps plein opérationnels supplémentaires au niveau du personnel roulant.

Il est un fait également que les métiers du rail évoluent, avec les besoins des voyageurs, les évolutions technologiques, l'achat de nouveau matériel, les investissements et les plans industriels liés aux missions des entreprises publiques ferroviaires. Ainsi, le remplacement de 50 % du matériel roulant d'ici à 2032, les nouvelles infrastructures ainsi que la modernisation et la numérisation des processus permettront d'obtenir un meilleur service tout en ayant moins de personnel. La SNCB envisage effectivement une évolution du nombre d'emplois étalée sur dix ans, qui sera le fait de départs naturels à la retraite qui ne seront pas remplacés à 100 %. Comme déjà annoncé, il n'y aura aucune suppression d'emplois, aucun licenciement; 70 % des emplois qui ne seront pas renouvelés sont des profils *corporate* et d'encadrement dont le nombre est historiquement élevé à la SNCB et 30 % sont des fonctions opérationnelles pour lesquelles le profil évoluera grâce aux différents investissements, notamment en matière de numérisation et de modernisation du matériel roulant.

Au niveau d'Infrabel, l'introduction du business plan *Operations* permettra l'optimalisation de l'utilisation des machines, des locomotives, des wagons, des engins sur rail et des matériaux. Infrabel prévoit également une évolution des emplois sur la période 2022-2032. Ici encore, on parle bien de réduction du cadre par les départs à la retraite prévus et des départs volontaires. On ne parle en aucun cas de licenciements.

Par ailleurs, les entreprises publiques investissent dans leur personnel; d'abord et avant tout pour le bien-être de celui-ci, mais aussi pour que les entreprises publiques puissent assurer leur mission avec efficacité. C'est ainsi qu'un accompagnement est prévu pour les travailleurs que le défi de la digitalisation pourrait mettre en difficultés. Par exemple, la SNCB développe une offre de formation bi-digitale, visant le développement des compétences sur le plan numérique, par l'usage de la technique et des contenus numériques, et visant en même temps le plan humain par la connaissance et l'estime de soi, la communication, l'affirmation de soi, la collaboration et la communication avec les clients.

Par ailleurs, pour cette seule année 2022, mais ce sera le cas aussi au cours des prochaines années, vu la pyramide démographique de la SNCB et d'Infrabel, la SNCB et Infrabel recrutent plus de 2 000 nouveaux collaborateurs et collaboratrices. Les deux sociétés recherchent en particulier des profils techniques comme des agents de maintenance, des techniciens électro-mécaniciens, des soudeurs, des ingénieurs auxquels elles offrent des conditions salariales tout à fait intéressantes, une grande stabilité d'emploi, des possibilités

de formation et d'évolution de carrière appréciables. J'ai cité tous ces métiers au masculin, mais tout cela vaut aussi pour les femmes; nous cherchons de nouveaux talents. Si vous connaissez des personnes, les sociétés ferroviaires vont continuer à engager dans le futur.

Vous n'avez pas mentionné cet élément dans votre question et je voudrais pourtant insister sur ce point. Les conditions d'emploi et de travail des cheminots hommes et femmes sont très importantes pour continuer à attirer de nouveaux talents. Ce sont des possibilités de carrières intéressantes, diversifiées, au service du public et de la mobilité, avec des possibilités de formation, d'évolution de carrière, d'évolution salariale, et un salaire garanti. Nous avons de grandes ambitions pour le rail et la réalisation de ces ambitions ne se fera pas sans le personnel et encore moins à l'encontre de celui-ci. Pour relever ces défis, nous avons besoin, plus que jamais, des cheminots hommes et femmes. Je sais que nous pouvons compter sur eux pour être à la hauteur des défis comme ils l'ont déjà démontré par le passé.

**16.03** **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les nombreuses précisions que vous avez apportées.

Évidemment, ce n'est pas moi, qui suis formatrice du Forem en suspens, qu'il faut sensibiliser à la question de l'importance de la formation en cours de carrière et quant aux perspectives d'emploi qui sont très importantes pour développer notre Région et pour assurer l'avenir du rail.

Vous en avez parlé, mais je voudrais aussi attirer l'attention sur la nécessité de veiller au bien-être des travailleurs de la SNCB et de tenir compte de la charge de travail éventuellement liée à la suppression de ces emplois et à l'évolution de ceux-ci.

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

**17** **Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accompagnement des conducteurs de train ayant assisté à un suicide" (55029209C)**

**17** **Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De begeleiding van treinbestuurders die geconfronteerd werden met een zelfdoding" (55029209C)**

**17.01** **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le ministre, il y a quelques semaines, nous avons eu l'opportunité, dans le cadre de cette commission Mobilité, de visiter les infrastructures d'Infrabel et d'en apprendre davantage sur les ambitions de l'entreprise et les grands enjeux qui détermineront son fonctionnement pour les années à venir.

Bien évidemment, nous avons abordé la question de la sécurité. Que ce soit aux abords des voies ou des passages à niveau, la sécurité est sans aucun doute l'une des thématiques sur laquelle le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire concentre le plus son énergie. Et, à juste titre, car nous savons à quel point un accident est vite arrivé. Quand il arrive près d'une voie de chemin de fer, il est très souvent fatal.

Mais ces faits ne sont pas toujours des accidents. Chaque année, en effet, des dizaines de personnes mettent ou tentent de mettre fin à leurs jours sur les rails. Ce sont des événements tragiques pour les victimes et leurs familles certes, mais aussi pour les personnes impliquées d'une manière ou d'une autre, assistant à ce drame. Je pense notamment au conducteur de train qui est contraint d'assister à cette horrible scène sans pouvoir faire quoi que ce soit pour l'éviter, ne parvenant que très rarement à freiner à temps. C'est un épisode traumatisant qui restera à coup sûr gravé dans sa mémoire.

Monsieur le ministre, une aide psychologique est-elle mise en place pour les conducteurs de train assistant à un tel drame? Quelles autres aides existe-t-il pour les soutenir dans ces cas-là? Des conducteurs de train ont-ils mis fin à leur carrière après avoir assisté à un suicide? Avez-vous des chiffres à nous communiquer à ce sujet? Les conducteurs de train sont-ils formés pour ce genre de situation? Si oui, comment? Enfin, quelles mesures sont-elles mises en place pour empêcher ces terribles situations de se reproduire? Ont-elles démontré leur efficacité - je pense notamment aux caméras anti-suicide?

**17.02** **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Zanchetta, je vous remercie de me poser cette question essentielle et évidemment sensible.

La confrontation à des accidents potentiellement traumatiques, par exemple un suicide sur les voies, peut laisser des traces profondes chez quiconque, en particulier le personnel roulant de la SNCB. Pour offrir à chaque victime un accueil aussi adéquat que possible, la SNCB prévoit pour son personnel un réseau d'accueil structuré.

En première instance, le personnel concerné par de tels accidents est accueilli par des collègues proches. Les conducteurs de train sont pris en charge par des assistants psychosociaux dénommés API (Assistant Post-Incident). Ces derniers interviennent aussi rapidement que possible afin d'offrir un premier accueil, dont le but est de permettre à la victime de relater les faits, mais aussi de mesurer l'impact de l'accident et de l'informer quant aux possibilités d'accueil en aval. Au cours de cette première phase, l'intervention d'un collègue proche se révèle cruciale, car il connaît mieux que quiconque les difficultés vécues au travail.

Les API sont des volontaires issus du personnel d'encadrement, qui reçoivent une formation de base de deux jours organisée par la direction *Safety and Well-Being* de la SNCB. Lors de cette formation, un psychologue leur expose les principes de base de la psychotraumatologie (phase, réaction et besoins de la victime), de même que les aspects pratiques d'un bon secours psychologique. En outre, un expert du domaine leur offre une introduction à tous les aspects pratiques. Cette direction de la SNCB apporte son appui sur une base régulière aux API qui ont été formés au moyen de sessions d'intervention, afin d'échanger au sujet des expériences acquises lors des différentes interventions. Au cours de ces séances, un rappel de la partie pratique et psychologique est également fourni.

En deuxième instance, la victime témoin d'un accident de personne va s'entretenir avec son responsable immédiat.

En troisième instance, elle peut être accompagnée d'aides externes. Après l'accueil initial par l'API et l'entretien avec le supérieur hiérarchique direct, le collaborateur concerné peut s'entretenir avec le psychologue d'intervention du partenaire externe le lendemain de l'incident. Cet entretien peut être demandé par téléphone 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'objectif de ces entretiens est de fournir à la personne concernée un cadre confidentiel pour l'aider à se libérer de ce traumatisme psychologique important.

Depuis 2020, dans le cadre du programme *Care & Prepare*, un psychologue d'intervention pour les deux rôles linguistiques est systématiquement contactable en semaine le jour suivant l'incident. Il est disponible pour un entretien face à face à Bruxelles. À la demande du chef de service, cet entretien peut également être organisé à distance.

La plateforme *Corporate Well-Being* disponible sur l'intranet de la SNCB offre également aux personnes confrontées à un tel accident un aperçu des ressources internes et externes disponibles. Elles peuvent y sélectionner les outils les plus appropriés pour elles - formations, informations juridiques, canaux d'aide supplémentaire, etc. L'un des canaux d'aide supplémentaires est l'accompagnement par un psychologue du réseau du partenaire externe de la SNCB. La plateforme a pour but d'aider le collaborateur concerné à gérer tant proactivement que rétroactivement les risques psychologiques auxquels il ou elle est exposé(e).

La plateforme dispose également d'un volet "expertise" pour les travailleurs psychosociaux. Les API peuvent y trouver toutes les informations et la documentation susceptibles de les renforcer et de les soutenir dans leur rôle difficile. Ils ont également la possibilité d'un entretien avec le psychologue d'intervention s'ils souhaitent relâcher la pression après une intervention ou évaluer ensemble leur intervention.

Si la personne confrontée à un accident de personne n'est pas en état de reprendre son service, quelques jours d'incapacité de travail ou de travail adapté sont envisageables. Lors de la reprise du travail, il peut également être prévu un accompagnement au cours de prestations.

Grâce à cette structure d'accueil de première, deuxième et troisième ligne, la SNCB veille à ce que chaque personne confrontée à un accident de personne reçoive l'accueil dont elle a besoin pour gérer cet accident potentiellement traumatique au niveau psychologique.

La SNCB ne dispose pas de chiffres sur le nombre de conducteurs ou de conductrices de train ayant quitté la SNCB à la suite d'un accident de personne.

Par ailleurs, durant la phase initiale de formation au métier de conducteur, une "journée qualité et attitude" du conducteur de train est dispensée aux candidats et candidates. À cette occasion, des événements

traumatisants comme le heurt de personnes sont abordés.

**17.03 Laurence Zanchetta (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et les détails que vous avez donnés quant à la procédure. On peut constater que le conducteur n'est pas laissé seul.

Quand on parle de suicide, on pense à la famille des victimes, mais il n'en reste pas moins que cela reste un événement traumatisant pour le conducteur.

Il semblerait qu'une partie des personnes concernées n'auraient pas repris le travail. Il serait intéressant de connaître les chiffres pour pouvoir agir, si tant est qu'on puisse le faire.

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

**18 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les abonnements SNCB pour les voyageurs qui font le même trajet une fois par semaine" (55029210C)**

**18 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-abonnementen voor reizigers die eenmaal per week een vast traject afleggen" (55029210C)**

**18.01 Laurence Zanchetta (PS):** Monsieur le ministre, durant la crise du covid-19, la SNCB a adapté son offre d'abonnements et propose désormais des abonnements mi-temps, pour les personnes qui voyagent en train deux à trois fois par semaine sur le même trajet.

Si cet abonnement est une excellente idée, il semble mettre de côté les personnes qui travaillent majoritairement à la maison et/ou qui n'ont besoin de prendre le train qu'une fois par semaine pour le même trajet. En effet, aucun abonnement n'existe pour répondre aux besoins de ces personnes.

Le problème, c'est que la majorité des entreprises ne remboursent que les abonnements de train et ne prennent pas en compte des tickets de train à usage unique. Ainsi, de nombreuses personnes sont lésées puisque leur trajet domicile-travail en train n'est pas remboursé un jour chaque semaine.

Monsieur le ministre, est-il envisageable de créer un abonnement spécialement pour les personnes qui font le même trajet en train une seule fois chaque semaine?

**18.02 Georges Gilkinet, ministre:** Madame Zanchetta, comme le démontre le succès naissant du budget mobilité, les citoyens attendent plus de flexibilité dans leur mobilité. Je pense que cela sera déterminant dans les politiques de mobilité du futur. Pour cette raison, nous avons demandé à la SNCB de développer des formules qui répondent mieux aux nouvelles habitudes de travail et de mobilité, notamment le télétravail. C'est pourquoi la SNCB va proposer dans les prochains mois un abonnement flexible pour les déplacements domicile-travail. Cette formule est pour le moment à l'essai et permettra de rencontrer les besoins des navetteurs qui se déplacent deux à trois fois par semaine en moyenne.

Par ailleurs, la SNCB réalise en ce moment une étude afin de connaître l'évolution des fréquences des déplacements domicile-travail, les modes de déplacement et le type de transport choisi selon les différents profils de voyageurs, cela afin d'ajuster son offre. Sur la base des résultats de cette étude, nous pourrions envisager de faire évoluer l'offre d'abonnement de la SNCB pour répondre aux besoins du plus grand nombre.

Pour le reste, la question du remboursement du déplacement domicile-lieu de travail en dehors des formules existantes et avantageuses déjà proposées par la SNCB est à résoudre dans le cadre de la concertation sociale. Il ne me semble pas normal qu'une entreprise refuse de rembourser un déplacement parce qu'il aurait lieu une fois par semaine et se ferait sans abonnement.

**18.03 Laurence Zanchetta (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Nous attendrons les résultats de cette étude. Avez-vous une idée du délai?

**18.04 Georges Gilkinet, ministre:** Désolé, cette information ne figure pas dans la réponse que m'a fournie la SNCB.

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

**19** Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het dodelijk werkongeval op de sporen te Wetteren" (55029225C)

**19** Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident du travail mortel sur les voies à Wetteren" (55029225C)

**19.01** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, in het Oost-Vlaamse Wetteren is op 14 juni een dodelijk ongeval gebeurd. Ik wil mijn oprechte deelneming betuigen. Niemand zou op zijn werk mogen overlijden. Dit was zowel voor de familie als voor de omstanders verschrikkelijk.

Een ploeg van een onderaannemer van een dochteronderneming van Infrabel, namelijk TUC RAIL, bestaande uit vier spoorwegarbeiders, was omstreeks middernacht ter plaatse, waarna twee arbeiders al afdaalden naar de spoorwegbedding om er voorbereidend werk uit te voeren. Zij werden aangereden door een trein.

Een arbeider van 31 jaar overleed en een andere van 21 jaar werd zwaargewond. Beiden hebben de Bulgaarse nationaliteit en geen gekende woonplaats in België. Drie andere arbeiders die op de werf aanwezig waren, krijgen psychologische begeleiding en werden ondervraagd door de arbeidsauditeur.

Hoe gaat het met het zwaargewonde personeelslid? Weet u iets over zijn gezondheidstoestand?

Is er intussen al meer duidelijkheid over de omstandigheden van het dodelijke werkongeval?

Hoeveel zware ongevallen hebben er zich het afgelopen jaar op onze spoorwegen voorgedaan tijdens werkzaamheden? Hebt u daar cijfergegevens over? Zijn er nog andere dodelijke slachtoffers gevallen?

Infrabel en dochterfirma TUC RAIL werken meer en meer met onderaannemingen, die op hun beurt ook opnieuw met onderaannemers werken. Was dat bij dit ongeval ook zo? Voor welke firma werkten die Bulgaarse mannen? Waar verbleven zij en in welke omstandigheden? Hoeveel uren presteerden ze per week? Is Infrabel niet verantwoordelijk voor al wie op en rond de sporen werkt?

Begrepen de slachtoffers Nederlands of Frans? Begrepen zij hun opdracht voldoende? Waren ze in staat om de veiligheidsinstructies zelfstandig te volgen? Kregen ze vooraf een opleiding met betrekking tot de veiligheid? Hebben we zicht op hun loonvoorwaarden?

Zullen de families van de slachtoffers een schadevergoeding uitbetaald krijgen via de verzekering van Infrabel of een andere?

**19.02** Minister **Georges Gilkinet**: Het nieuws van het tragische voorval in Wetteren heeft mij ook helemaal onthutst. In naam van de regering heb ik dan ook onmiddellijk mijn medeleven betuigd aan de familie van de overleden spoorwegarbeider en de collega die gewond raakte. De gewond geraakte spoorwegarbeider is nog altijd opgenomen in het ziekenhuis. Zijn toestand verbetert langzaam en hij zal nog enige tijd moeten revalideren. Ik wens hem alle beterschap toe.

Zowel het onderzoeksorgaan als de sociale inspectie is, zoals standaard bepaald is, met een onderzoek begonnen naar de specifieke omstandigheden van dat dodelijke werkongeval. Ze zullen meer duidelijkheid brengen over de omstandigheden.

In 2021 deden zich twee dodelijke ongevallen voor tijdens werk aan het spoor: te Ruisbroek en te Haversin in de provincie Namen.

De werken in Wetteren waren volgens de wet op overheidsopdrachten gegund aan THV Siemens-Fabricom. Voor specifieke werkzaamheden doet Fabricom een beroep op onderaannemers, in dit geval de firma ARDA. Die onderneming is de werkgever van de betrokken werknemers. Het is ons niet bekend waar die personen verbleven en in welke omstandigheden of hoeveel zij presteerden per week. De onderzoeken die werden geopend door de bevoegde onderzoeksinstanties zullen duidelijkheid brengen over de verantwoordelijkheden.



Veiligheid is zowel voor mij als voor Infrabel een absolute prioriteit die van toepassing is op alle domeinen van zijn activiteit, met inbegrip van de werven, zonder enig onderscheid tussen de werven die al dan niet in onderaanneming worden uitgevoerd. Daarover kan nooit een compromis worden gesloten.

Het aantal actieve onderaannemers schommelt uiteraard naargelang de tijd van het jaar en de verschillende werken die aan de spoorwegen worden uitgevoerd.

De infrastructuurbeheerder wijst er voorts op dat rekening moet worden gehouden met een reëel tekort aan arbeidskrachten voor bepaalde profielen, met name technische profielen. Concreet betekent dit dat de onderneming die de opdracht heeft gekregen, verplicht is te garanderen dat haar onderaannemers de wet naleven. De infrastructuurbeheerder dringt op dat punt aan, met name via het bestek.

Bovendien beschikt Infrabel over een gedragscode voor leveranciers en aannemers. Die code, die werd ontwikkeld in het kader van het MVO-beleid van Infrabel, legt de nadruk op de verwachtingen die Infrabel ten aanzien van de aannemers heeft op het vlak van veiligheid op het werk. Er worden regelmatig controles uitgevoerd.

Voor alle werven van Infrabel wordt een coördinatie inzake gezondheid en veiligheid opgezet. De risico's worden vooraf in kaart gebracht. Er worden regelmatig duidelijke instructies gegeven over de veiligheid van het personeel en er wordt toezicht gehouden op de diverse plannen met betrekking tot gezondheid en veiligheid.

Voor uw verdere vragen over de landstaleninstructie en opleiding verwijs ik naar de geopende onderzoeken, die hierover wellicht meer duidelijkheid zullen verschaffen.

Ten slotte, volgens de wettelijke voorschriften draagt bij een arbeidsongeval de arbeidsongevallenverzekeraar van de werkgever van het slachtoffer in eerste lijn bij voor bepaalde schade, lichamelijke schade en inkomstenverlies. Daarover heb ik op dit ogenblik geen gedetailleerdere informatie.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, u geeft lange antwoorden.

**19.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: Als gewezen vakbondsafgevaardigde, die heel sterk bekommerd was om de veiligheid van de werknemers, vind ik het heel belangrijk dat we er hier over spreken. Ondertussen heb ik van mensen van de vakbond vernomen dat de twee Bulgaren niet eens de taal machtig waren. Het lijkt me toch vrij problematisch om tijdens het werk niet eens de veiligheidsregels te kunnen volgen. Kunt u nog eens nagaan wat er daar precies mis is gelopen?

Er is hier sprake van een evolutie. We hebben dezelfde discussie over PostNL, met onderaannemers die werken met onderaannemers, totdat op den duur zelfs Infrabel geen zicht meer heeft op met wie ze samenwerken. Dat is een groot probleem.

Mijnheer de minister, het baart me zorgen dat we vanmorgen nog van de vakbond van Infrabel hoorden dat er door het personeelstekort nog meer met onderaanneming wordt gewerkt. We moeten ervoor zorgen dat de veiligheid van de werknemers niet in gevaar komt. Hopelijk kan er in de beheersovereenkomst aandacht worden besteed aan de hele problematiek van de onderaannemers.

Mag ik tot slot nog een suggestie doen? Kijk zeker eens hoe het zit met de betaling van die mensen. Ik hoop dat zij geen Bulgaars loon uitgekeerd krijgen, maar een loon van hier. Als ik het goed begrepen heb, gaat het over Bulgaren en Polen, die hier niet wonen. Ik hoop echt dat zij de nodige ondersteuning krijgen, ook financieel, bij alles wat ze hebben meegemaakt.

De **voorzitter**: U hebt wel een lange repliek, mevrouw Vindevoghel.

**19.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: Het ligt me dan ook na aan het hart.

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

**20 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een tweede spoor tussen Balen en Neerpelt" (55029250C)**

**20** Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une seconde voie entre Balen et Neerpelt" (55029250C)

**20.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, spoornetbeheerder Infrabel zal een tweede spoorbaan aanleggen tussen Balen en Neerpelt.

Spoornetbeheerder Infrabel gaat een tweede spoorbaan aanleggen tussen Balen en Neerpelt. De verdubbeling staat al op de agenda sinds 2009 en in 2016 is het project opgenomen in de Vlaamse spoorprioriteiten. Infrabel heeft nu een project-milieueffectrapport aangemeld en hoopt eind dit jaar een vergunning te kunnen aanvragen. De start van de werkzaamheden is gepland voor januari 2024 en het einde voor eind 2026.

De verdubbeling van de lijn past in de strategie om meer reizigers op de trein te krijgen, zeker in een regio – daar hebben we het zo dadelijk nog over – waar het aanbod op het spoor mager is en het treinaanbod al te vaak, of bijna altijd, onbetrouwbaar is. Het project biedt dan ook een efficiëntere reizigersdienst tussen Noord-Limburg en Antwerpen en Brussel, en een verbeterde grensoverschrijdende spoorconnectie richting Nederland en Duitsland.

Een verbetering van de infrastructuur heeft pas echt nut als er ook meer treinen de bijkomende capaciteit opvullen. Zullen er extra treinen op de Kempense lijnen gaan rijden? Welke vooruitzichten schept deze infrastructuurverbetering concreet?

Daarnaast wordt er heel wat gewerkt op de Kempense sporen, we hebben het er vorige week nog over gehad. Momenteel verhoogt men in Herentals de spoorbrug boven het Albertkanaal. Dat zou eind 2024 afgerond moeten zijn. Daarom dreigen de Kempense spoorwegen zo van werf naar werf te gaan. Welke hinder zouden de werkzaamheden hebben? Hoe wordt er ingezet om deze werkzaamheden af te stemmen op elkaar, zodat de Kempense reiziger niet nog meer geconfronteerd wordt met jarenlange hinder op het spoor?

**20.02** Minister **Georges Gilkinet**: Treinverbindingen zijn voor mij even belangrijk als voor u, mevrouw Verhaert. De NMBS en Infrabel laten mij weten dat tussen Mol en Neerpelt elk uur een IC-trein rijdt uit Antwerpen-Centraal. Tijdens de piekuren voorziet het normale aanbod ook in een uitbreiding met een trein richting Brussel 's ochtends en een trein uit Brussel 's avonds. Van maandag tot zondag tijdens de zomervakantie rijdt er ook een trein tussen Neerpelt en Blankenberge.

De NMBS maakt elke drie jaar een vervoersplan op waarbij verschillende projecten worden getoetst aan het potentiële aantal bijkomende reizigers, de inzet op het vlak van materieel en personeel en de richtlijnen van het openbaredienstencontract. Aangezien de tweesporigheid pas eind 2026 een feit zal zijn, zal een mogelijke uitbreiding van het treinaanbod tussen Mol en Neerpelt niet onderzocht worden in het eerstvolgende vervoersplan. Dat zal wel mogelijk zijn in het daaropvolgende vervoersplan.

Wat de planning van de werkzaamheden in de Kempen betreft, Infrabel maximaliseert het gebruik van de werkvensters die het ter beschikking heeft en doet er alles aan om de impact van de werf op de reizigers zoveel mogelijk te beperken. Grote spoorwegwerken vergen echter onvermijdelijk bepaalde aanpassingen. Ik kan u meedelen dat er in 2024 zoveel mogelijk tijdens weeknachten en weekends zal worden gewerkt aan lijn 19. Wanneer een volledige lijnonderbreking noodzakelijk is, met als resultaat dat er twee sporen niet beschikbaar zijn, dient er voor de reizigers vanzelfsprekend een alternatieve busdienst te worden georganiseerd.

**20.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik hoop uiteraard dat er verbetering op komt is. Ik zal het dadelijk wat uitgebreider hebben over de Kempen, alweer. Op den duur is dat bijna iedere week het geval. Ik hoop dat u aan de kwestie evenveel belang hecht als ik, maar de reizigers en ook ikzelf beginnen daar stilaan aan te twijfelen.

Het klopt dat er bij werkzaamheden aanpassingen nodig zijn, maar dan moet er maximaal worden afgestemd en soms betwijfel ik of dat gebeurt. Ik ben in ieder geval blij dat de werkzaamheden op het programma staan.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**21** **Samengevoegde vragen van**

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verminderen van het aanbod wegens personeelstekort" (55029249C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen in de Kempen wegens personeelstekorten" (55029253C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opschorting van de verbinding Neerpelt-Brussel" (55029269C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Tijdelijk onderbemande spoorlijnen" (55029266C)

**21** **Questions jointes de**

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution de l'offre en raison d'une pénurie de personnel" (55029249C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains en Campine en raison de pénuries de personnel" (55029253C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suspension de la liaison Neerpelt-Bruxelles" (55029269C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les lignes ferroviaires en pénurie temporaire de personnel" (55029266C)

**21.01** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het onderwerp was reeds meermaals het voorwerp van discussie, maar ondertussen is er op het terrein weinig veranderd. Sinds maandag 23 mei 2022 werden er nog steeds dagelijks 10 treinritten afgeschaft in de Kempen en Noord-Limburg, ondanks de instroom van afgestudeerde treinbegeleiders. Het doet de vrees verder toenemen dat deze treinen, zoals de piekurtreinen naar Brussel, nooit meer zullen terugkomen. Bovendien wordt het verminderde dienstaanbod doorgeduwd in een regio waar al niet erg veel treinen rijden. Ik kan u verzekeren dat de reizigers dat merken.

U verklaarde bij het beantwoorden van de mondelinge vragen in de vorige commissievergadering dat u de NMBS hebt gevraagd om de treinen die wel kunnen worden verzekerd, met de maximale capaciteit te doen rijden. U verklaarde dat er niet mag worden beknipt op de dienstverlening. Op het terrein blijkt de realiteit helaas anders te zijn. De treinen die wel nog rijden, hebben al te vaak een verminderde samenstelling, bijvoorbeeld vier in plaats van acht wagons, een Desiro in plaats van een M5, een 'Varkensneus' in plaats van een M6, en in het beste geval is het opeengepakt naast elkaar zitten in de trein. Ook de grote vertragingen blijven een pijnpunt, nog meer dan ooit tevoren. Er zijn problemen met overwegen en afgeschaft treinen. Sinds een paar weken stellen we regelmatig vast dat ook buiten de Kempen treinen worden afgeschaft wegens een gebrek aan boordpersoneel.

Hoeveel treinen werden sinds de vermindering van het dienstaanbod toch afgeschaft wegens personeelstekorten? Hoeveel treinbegeleiders zijn er intussen doorgestroomd naar het werkveld? In welke regio worden deze treinbegeleiders dan ingezet? Wanneer zullen de Kempen weer van een volledig vervoersaanbod kunnen genieten? Waarom slaagt de NMBS er zo vaak niet in het geplande materieel in te zetten op de Kempische lijn? Welke maatregelen worden hiervoor genomen?

**21.02** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, wegens personeelstekort heeft de NMBS beslist om de rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Neerpelt voor onbepaalde tijd op te schorten. Het gaat om een piekurtrein die slechts eenmaal per dag richting Brussel en eenmaal per dag richting Neerpelt rijdt.

Mijnheer de minister, waarom kiest de NMBS ervoor om deze verbinding op te schorten? Wanneer zal de NMBS de verbinding opnieuw in dienst stellen?

Hoe staat u tegenover de beslissing van de NMBS om een treinverbinding op te schorten in een regio die op het vlak van openbaar vervoer al slecht ontsloten is en dus extra wordt getroffen door deze opschorting?

**21.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de collega's hebben de problematiek al geschetst. We hebben hierover al meerdere keren gedebatteerd.

Op verschillende belangrijke spoorlijnen in Vlaanderen, tussen de grote steden en Brussel, wordt heel wat

dienstverlening tijdelijk opgeschort. In een hoorzitting vanmorgen met syndicale vertegenwoordigers hoorden we dat de teller van geschorste treinen per maand op 400 staat.

U hebt al vaak toegelicht welke initiatieven de NMBS neemt voor de aanwerving van nieuw personeel, maar wanneer is die capaciteit opnieuw op peil, mijnheer de minister? Tegen wanneer verwachten u en de NMBS dat alle onderbemande spoorlijnen opnieuw volledig operationeel zijn?

Is er een plan voor de heropstart van de volwaardige dienstverlening? Wat behelst dit plan? Wanneer rijden de treinen opnieuw normaal, mijnheer de minister?

**21.04** Minister **Georges Gilkinet**: Geachte leden, wij hebben het tijdens vorige bijeenkomsten van de commissie voor Mobiliteit en in de plenaire vergadering al gehad over deze problematiek. Ik deel uw frustratie over treinen die geannuleerd of vertraagd zijn, vooral omdat ik dingen wil veranderen door de reiziger centraal te stellen. De acties die ik sinds het begin van de legislatuur heb ondernomen, liggen in de lijn hiervan.

Het aanwerven en opleiden van nieuw personeel kost wat tijd. Wat de treinbegeleiders betreft, blijft de NMBS kampen met een verhoogd absentisme, boven de 10 %. In het district Noord-Oost ligt dat nog enkele procentpunten hoger. De te verwachten daling tijdens de vakantieperiode wordt jammer genoeg tenietgedaan door de stijging van de coronabesmettingen, die wij ook in de rest van de samenleving zien.

In het eerste semester van 2022 was de afwezigheid van het personeel de oorzaak van 1.948 volledige en 1.495 partiële afschaffingen van treinen. Er dient te worden opgemerkt dat een personeelslid tijdens een werkdag meestal wordt ingezet op meerdere treinen per dag, zodat een afwezigheid kan leiden tot meerdere afschaffingen. Ter vergelijking: op een werkdag legt de NMBS zo'n 3.800 treinen in.

Ik wens te herhalen dat tussen 1 januari en 30 april 2022 139 nieuwe treinbegeleiders zijn gestart met hun vorming en certificatie. Voor de maanden juni, juli en augustus is een instroom voorzien van 104 nieuwe treinbegeleiders. Dat moet ervoor zorgen dat het aantal treinbegeleiders netto stijgt met meer dan 3 %. Sinds onze laatste gedachtewisseling in de commissie worden de nieuwe personeelsleden als boordchef ingezet. De NMBS blijft intussen de resterende treinbegeleiders aanwerven. Dit zal de druk op het operationele personeel geleidelijk doen verminderen. Ik heb met de CEO van de NMBS een gesprek gevoerd over dit steeds terugkerende en hardnekkige probleem. Als minister van Mobiliteit, en van de reizigers, heb ik met aandrang gevraagd om te blijven monitoren welke verbetermogelijkheden er op korte termijn zijn.

Zoals u weet, vroeg ik de NMBS om de treinen die wel verzekerd kunnen worden, met maximale capaciteit te doen rijden. Die optie is echter niet altijd mogelijk, omdat de treinen tijdens de piekuren meestal al met de maximaal toegelaten samenstelling op het net rijden; omdat materieel dat door deze omstandigheden beschikbaar is, niet altijd compatibel is met het materieel van andere treinen, en omdat de afschaffingen niet geprogrammeerd zijn en nagenoeg in realtime vastgelegd worden. Dit laat niet de ruimte om versterkingen door te voeren, alleszins niet zonder vertragingen te veroorzaken.

Met betrekking tot de P-treinen heb ik er bij de NMBS op aangedrongen dat alle P-treinen zo snel mogelijk weer in dienst worden gesteld. De NMBS kijkt momenteel of de P-treinen waarover u sprak, vanaf september weer ingelegd kunnen worden. Dit hangt uiteraard af van de beschikbare operationele capaciteit en dus van de voortdurende opleiding ten aanzien van het rollend materieel, alsook van de aanwerving van nieuwe operationele profielen.

In elk geval blijf ik deze kwestie op de voet volgen, samen met mijn kabinet, om ervoor te zorgen dat de treinen maximaal kunnen rijden. Dat is in het belang van de vele treinreizigers in ons land.

**21.05** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, wij hebben het er al heel vaak over gehad. Telkens opnieuw horen wij engagementen, maar moet ik jammer genoeg vaststellen dat daarvan weinig in huis komt. Wij zien weinig verandering of het gaat zelfs nog meer achteruit.

Ik kreeg gisteren nog maar eens een mail, net als collega Van den Bergh en collega Buyst, zeggende dat met betrekking tot het openbaar vervoer wordt gesproken over dienstverlening, maar dat dit woord stilaan achterwege moet worden gelaten. Het is de zoveelste mail van een boze reiziger. De Kempen liggen, mocht u het niet weten, tegen de noordoostelijke grens. De verbinding Binche-Turnhout kampt op zich al met

dramatische stiptheidscijfers, maar inwoners van de Kempen komen in de problemen, aangezien om vertragingen goed te maken, die treinverbinding geregeld Herentals als eindstation neemt, waardoor de rest van de Kempen niet bediend wordt. Reizigers moeten hun plan maar trekken, bijvoorbeeld door over te stappen op een andere trein, maar ook daar loopt het dikwijls mis.

Nogmaals, de Kempense reiziger heeft heel vaak het gevoel in de kou te blijven staan. De frustraties stijgen. Als we zo voortdoen, dan denk ik dat de trein voor de Kempen binnenkort een heel dure taxi wordt, aangezien nog maar twee of drie reizigers ervan zullen gebruikmaken. Het is echt dramatisch.

**21.06 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Men zou er een beetje moedeloos van worden, want u hebt met aandrang gevraagd om te blijven monitoren en u dringt erop aan om de P-treinen weer op te starten vanaf september. Momenteel is het nog maar juli. U zegt dat het ook heel erg afhankelijk is van de instroom. Het komt blijkbaar niet over.

U spreekt altijd met veel passie over de treinen, dat is uw stokpaardje. U hebt de mond vol over broeikasgasvrije verplaatsingen, over comfortabel en stipt openbaar vervoer en over een uitgebreid spooraanbod zodat mensen aangemoedigd worden om de auto te laten staan. Mijn regio, Limburg, is echter structureel onderbedeeld wat betreft spoorinvesteringen in het verleden, wat met objectieve cijfers kan worden gestaafd. Wij zijn van uw antwoord echt niet meer onder de indruk, want we worden extra getroffen door wat er zich afspeelt. De inwoners van Limburg moeten, met excuses voor de woordspeling, erg groen lachen als zij uw passioneel verhaal over de trein horen. U moet echt beter doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Raskin, sta me toe een kleine opmerking toe te voegen, want P-treinen rijden per definitie niet in de maanden juli en augustus.

**21.07 Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik had u gevraagd of er een plan is voor de heropstart van de normale dienstverlening en of er daarvoor een timing bestaat. Het antwoord is duidelijk: nee, er is geen plan, nee, er is geen timing. Onze enige hoop ligt bij de vlotte aanwerving van nieuw personeel bij de NMBS, wat op een krappe arbeidsmarkt verre van evident is.

Ondertussen vraagt u zelf een groter aanbod, een uitbreiding van capaciteit die niet voorhanden is, waarmee de problemen alleen maar groter dreigen te worden.

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

**22 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Deelwagens op de gronden van de NMBS" (55029252C)**

**22 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des voitures partagées sur les terrains de la SNCB" (55029252C)**

**22.01 Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, in Vlaanderen rollen de vervoerregio's volop de Hoppinpunten uit, waarbij we de overstap maken naar efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer. Trein, bus en tram blijven vaste waarden, hopelijk ook in de toekomst. We bedienen drukke verbindingen beter met snellere en frequentere bussen en trams van De Lijn. Op andere plaatsen vervangt flexvervoer de verbinding. Afhankelijk van de regio boekt men op voorhand een Hoppinbus, Hoppintaxi, Hoppinfiets of Hoppinwagen.

Centraal in de switch staat dus de combimobiliteit, het combineren van verschillende vervoersmiddelen om vlot ter bestemming te komen. In een ideale wereld fietst men naar het station om de trein te nemen en neemt men dan een taxi tot bij vrienden, of men rijdt met de auto tot aan een park-and-ride en neemt daar de tram of deelfiets naar het stadscentrum. Deelmobiliteit, met de deelwagens, krijgt dus een voorname plaats.

Aangezien de trein de ruggengraat is in onze openbare mobiliteitsvisie, een stelling die u ongetwijfeld onderschrijft, vormen de stations een belangrijke schakel en zijn ze een logisch ankerpunt om er Hoppinpunten te creëren waar deelfietsen en deelwagens genomen kunnen worden. Via de vervoerregio Kempen liet de NMBS weten dat ze geen deelwagens meer toestaat die in opdracht van een gemeente of de vervoerregio op hun gronden geplaatst worden. Dit standpunt van de NMBS zou voor heel Vlaanderen

gelden. Hier bestaat toch enige bezorgdheid over.

Deelt u de mening dat dit standpunt van de NMBS moeilijk te rijmen valt met uw eigen ambities om de trein verder uit te bouwen tot de ruggengraat van het openbaar vervoer? Waarom weigert de NMBS de creatie van parkeerplaatsen voor deelwagens op haar gronden? Welk beleid heeft de NMBS dan wel omtrent deelwagens? Hoe kunnen gemeenten en vervoerregio's hieraan bijdragen?

**22.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, de NMBS is goed op de hoogte van de evolutie van het aanbod aan openbaar vervoer in Vlaanderen. Ze is adviserend lid van de vijftien Vlaamse vervoerregio's en volgt het proces rond het tot stand komen van het openbaarvervoersplan op korte termijn en het regionaal mobiliteitsplan op langere termijn samen met het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de verschillende partners in de vervoerregio's mee op.

In dat kader heeft ze al verschillende gesprekken gehad met het departement Mobiliteit en Openbare Werken enerzijds en met de verschillende vervoerregio's anderzijds over de inrichting van een aantal Hoppinpunten aan de NMBS-stations en meer bepaald over de deelsystemen voor auto's en fietsen in het kader van het vervoer op maat.

U vroeg naar de mogelijkheid om deelwagens in de stationsomgeving te plaatsen. De NMBS en ik zijn allebei voorstander van een zogeheten combimobiliteit. U weet dat er nu al deelwagens van Cambio in de stations aanwezig zijn. De NMBS is ook aandeelhouder van Optimobil Belgium. De NMBS voorziet daarnaast ook in de mogelijkheid om andere deelwagens te plaatsen, maar wel onder bepaalde duidelijke voorwaarden, die duidelijk werden gecommuniceerd aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de verschillende partners in de vervoerregio's.

De NMBS verwelkomt verder alle initiatieven die bijdragen aan de verdere uitbouw van de stations tot knooppunten van openbaar vervoer. Dat is volledig in lijn met de recent goedgekeurde Spoorvisie 2040, met het spoor als ruggengraat van onze mobiliteit.

**22.03** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Heb ik nu goed begrepen dat men het dus wel degelijk nog toestaat? Wij krijgen daarover in onze vervoerregio namelijk andere berichten. Er is dus wel degelijk nog plaats voor deelwagens op de parkings van de NMBS?

**22.04** Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, ik zal voor u in dat verband twee zinnen herhalen. Zoals u weet, zijn er nu al deelwagens van Cambio aanwezig in de stations en is de NMBS aandeelhouder van Optimobil Belgium. De NMBS voorziet daarnaast in de mogelijkheid om andere deelwagens te plaatsen, zij het onder bepaalde duidelijke voorwaarden, die duidelijk werden gecommuniceerd aan MOW.

Het zal dus mogelijk zijn onder enkele voorwaarden.

**22.05** **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, dat is strijdig met de berichten die wij van de vervoerregio krijgen. Ik neem uw antwoord dus zeker mee.

De **voorzitter**: Dat was interessant.

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

**23** **Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hst-verbinding met Brussels Airport" (55029176C)**

**23** **Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison TGV avec Brussels Airport" (55029176C)**

**23.01** **Tim Vandenput** (Open Vld): Mijnheer de vice-eersteminister, een aantal weken geleden stelde Brussels Airport zijn nieuwe strategieshift 2027 voor, een ambitieus plan waarbij de luchthaven resoluut de kaart trekt van een duurzame toekomst. Een van de vijf belangrijke pijlers van die modal shift is de afbouw van de kortereafstandsvluchten. De luchtvaartsector beseft dat zijn toekomst niet bij de kortereafstandsvluchten ligt. Het ambitieuze plan toont dat hij duurzaamheid essentieel vindt.

Om de kortereafstandsvluchten te kunnen afbouwen, moet er wel een volwaardig alternatief zijn. Daarbij speelt de trein een belangrijke rol. Het blijft echter ooververdoovend stil over een hogesnelheidsverbinding die Brussels Airport verbindt met de omliggende luchthavens. Het regeerakkoord heeft nochtans de duidelijke ambitie die te realiseren. Concurrerende luchthavens als Frankfurt, Paris Charles de Gaulle en Amsterdam Schiphol hebben wel hst-verbindingen tussen elkaar. Dat is een groot verschil voor de reiziger en dus ook voor het milieu.

Het is niet de eerste keer dat ik u een vraag stel over die hst-verbinding. Op 22 juni van vorig jaar antwoordde u op mijn vraag dat de FOD Mobiliteit en Vervoer een studie uitvoerde die het potentieel van de vervanging van de kortereafstandsvluchten door internationale treinverbindingen onderzoekt. In die context zou de internationale verbinding met de luchthaven Brussel-Nationaal geanalyseerd worden. De resultaten zouden bekendgemaakt worden in september vorig jaar. Op 7 maart van dit jaar heb ik u een schriftelijke vraag gesteld en hebt u gezegd dat de studie afgerond was, maar dat de resultaten pas gepubliceerd zouden worden na de analyse ervan.

Het is nu juli 2022. Wat zijn de resultaten van die uitgevoerde en afgewerkte studie, specifiek inzake een mogelijke hst-verbinding met Brussels Airport?

Is het nog uw ambitie een hst-verbinding te realiseren met de luchthaven, zodat de kortereafstandsvluchten eindelijk afgebouwd kunnen worden en vervangen door directe hst-verbindingen tussen luchthavens?

**23.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Vandenput, dank u voor uw vraag naar de mogelijkheden van een modal shift naar milieuvriendelijkere vervoermiddelen zoals de trein.

De ondersteuning van de modal shift is voor mij een prioriteit, die mij al sinds het begin van mijn mandaat bezighoudt. De studie in opdracht van de FOD Mobiliteit had tot doel de mogelijkheden te analyseren om bepaalde kortereafstandsvluchten van en naar Belgische luchthavens door internationale treinen te vervangen. In de verschillende scenario's die bestudeerd werden op de middellange termijn tot 2030, werd er niet geopteerd voor een rechtstreekse verbinding met Brussels Airport via hogesnelheidstreinen. Uit de studie blijkt inderdaad dat de topologie van het spoorwegnet dat de luchthaven van Brussel-Nationaal bedient, niet geschikt is voor een bediening met hogesnelheidstreinen. Doordat er een omleiding nodig is, zou het spoor tussen de agglomeraties minder aantrekkelijk worden en zou het verlies van reizigers groter zijn dan de winst die voortvloeit uit de aansluiting op de luchthaven en het vlieg aanbod.

Uit de studie blijkt wel dat op lange termijn het tracé van een nieuwe spoorlijn 36, die rechtstreeks en in rechte lijn de luchthaven aandoet, zoals in Frankfurt of Schiphol, met een speciaal uitgerust station in de luchthaven zou zorgen voor een efficiënte hogesnelheidstreindienst naar Duitsland. De treinen uit Frankrijk zouden verlengd kunnen worden zonder deel uit te maken van het nationale vervoersplan, wat het bestaande station zou kunnen verzadigen.

**23.03** **Tim Vandenput** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik ben blij dat er een analyse is gemaakt van dat rapport. Ik ben wel wat ontgoocheld over de conclusie in het rapport dat de huidige infrastructuur ontoereikend is om er een hogesnelheidstrein te laten passeren. Er is in het Diaboloproject geïnvesteerd. Dat is nu net een tunnel om in de luchthaven te raken. Het kan toch niet moeilijk zijn om daar een hst door te laten rijden. Er is mij verteld dat het tracé twaalf minuten buiten de rechte lijn ligt, dat wil zeggen zes minuten heen en zes minuten terug.

Er wordt voorgesteld om een nieuwe verbinding met de luchthaven tot stand te brengen, die dan aansluiting geeft met Frankfurt en Charles de Gaulle. Maar ik ken het type infrastructuur rond de luchthaven zeer goed en daar kan men geen nieuwe treinverbinding leggen. Dan moet men de Ring van Brussel onder of over. Om naar Frankfurt te rijden, moet men door Leuven. Een nieuwe verbinding kan daar technisch en op het vlak van ruimtelijke ordening gewoon niet. Kunnen wij een kopie van de studie krijgen? Als dat een document is van de FOD Mobiliteit, is dat openbaar en mogen wij dat inzien. Ik zal het schriftelijk opvragen.

Voorts denk ik dat er gebruik moet worden gemaakt van de bestaande infrastructuur voor een hst. Ik moet vaststellen dat de huidige verbinding tussen Brussels Airport en Amsterdam gebeurt met een intercittytrein, terwijl de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen vandaag zelfs bakkeleien om die af te schaffen. Zo zullen we Brussels Airport helemaal isoleren en zullen we de klimaatdoelstellingen, namelijk vluchten op korte afstand afbouwen en vervangen door treinverbindingen, niet realiseren. Er zal zo helemaal niet aan het milieu en aan duurzaamheid worden gedacht. Dat is een beetje ontgoochelend. Ik vraag u daar uw

schouders onder te zetten en te zorgen voor een hst-verbinding met de bestaande infrastructuur.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**24** **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bedreigingen in het station Mechelen-Nekkerspoel" (55029105C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident in het station Mechelen-Nekkerspoel" (55029110C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inperken van incidenten op treinen tijdens de zomerperiode" (55029305C)

**24** **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident avec menaces en gare de Malines-Nekkerspoel" (55029105C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu à la gare de Malines-Nekkerspoel" (55029110C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limitation du nombre d'incidents dans les trains durant l'été" (55029305C)

**24.01** **Frank Troosters (VB):** Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

*Mijnheer de minister, Een treinbegeleidster van de NMBS heeft in het station Mechelen-Nekkerspoel een groep jongeren de toegang tot de trein naar Brussel geweigerd omdat ze zich door hen bedreigd voelde. De jongeren zouden geweigerd hebben zich aan een ticketcontrole te onderwerpen en intimideerden de treinbegeleidster die daarop de treindeuren sloot.*

*De politie van Mechelen-Willebroek zou ter plaatse zijn gekomen. Zij zouden de jongeren hebben 'gesensibiliseerd' waarna de jongeren alsnog met een volgende trein naar Brussel konden reizen.*

*1. Kan de minister verduidelijken wat het 'sensibiliseren' van de jongeren in het station van Mechelen-Nekkerspoel juist inhield?*

*2. Werden de jongeren uiteindelijk effectief gecontroleerd op het bezit van een geldig vervoersbewijs?*

*Zo neen, waarom niet? Konden zij alsnog - zonder vervoersbewijs - naar Brussel reizen?*

*Zo ja, beschikten zij over een geldig vervoersbewijs? Werden zij bij het ontbreken hiervan beboet volgens de geldende voorschriften?*

*3. Werd de identiteit van al deze jongeren vastgesteld?*

*4. Welke verdere stappen zullen er tegen deze jongeren genomen worden?*

*5. Welke stappen zal de NMBS nemen om problemen met amok makende jongeren in de toekomst te beteugelen?*

*6. Op welke termijn zal de klacht die de NMBS-treinbegeleidster indiende afgehandeld worden? Zal de minister hierover contact onderhouden met alle betrokken instanties?*

**24.02** **Jef Van den Bergh (CD&V):** *Mijnheer de minister,*

*Op woensdagavond 22 juni werden een tweehonderdtal jongeren ervan weerhouden op te stappen op de trein van Mechelen-Nekkerspoel richting Brussel. De treinbegeleidster zegt zich onveilig gevoeld te hebben en dusdanig besloot ze de treindeuren te sluiten en de jongeren op het perron te laten staan.*

*Ik heb er altijd wat moeite mee me uit te spreken over gebeurtenissen waarbij ikzelf niet betrokken was. Vandaar mijn vragen:*

*Wat is er exact gebeurd aan het station Mechelen-Nekkerspoel?*

*Wordt dit verder onderzocht? Indien dit het geval is, hoe zal er te werk worden gegaan?*

*Zijn er consequenties voor de treinbegeleidster? Hoe zal men betere ondersteuning voorzien voor dit soort situaties?*

**24.03** **Tomas Roggeman (N-VA):** *Mijnheer de minister,*

*De afgelopen weken deden zich op verschillende recreatiedomeinen en aan onze kust incidenten voor. In sommige gevallen herhaalden de amokmakers hun daden ook in stations en op treinen. In Mechelen-Nekkerspoel kwam het zelfs zo ver dat de treinbegeleidster zich bedreigd voelde en besloot een 200-tal jongeren niet te laten opstappen.*

*Tijdens de zomermaanden van de vorige jaren waren er op drukke en warme dagen ook geregeld incidenten op treinen van en naar de kust, met voornamelijk Brussel als bestemming. Ook in de vertrek- en tussenstations deden zich incidenten voor. Het ging hierbij om vandalisme en geweld.*



*Dit brengt me tot het stellen van volgende vragen:*

*1. Welke extra maatregelen neemt de NMBS om de veiligheid voor de passagiers en het personeel te kunnen verzekeren tijdens de drukke zomerdagen?*

*Worden er extra agenten van Securail voorzien in de stations en op de treinen? Over welke stations gaat het?*

*Worden er extra agenten van de Spoorwegpolitie voorzien in de stations en op de treinen? Werd hierover reeds overleg gepleegd met uw collega-minister Verlinden? Over welke stations gaat het?*

*Zal de NMBS extra stewards inzetten in de stations (aan de kust)?*

*Welke andere maatregelen worden er genomen? Worden recidivisten die incidenten op treinen en stations veroorzaken bij de NMBS geregistreerd?*

*2. Staat de NMBS in contact met de Vlaamse vervoersmaatschappij 'De Lijn' om op de hoogte gebracht te kunnen worden van eventuele amokmakers op hun voertuigen en op die manier preventief te kunnen optreden?*

*3. In eerdere antwoorden gaf u al mee dat de NMBS zich burgerlijke partij stelde bij elk incident met agressie t.o.v. haar personeelsleden.*

*In hoeveel gevallen gebeurde dit al in 2022?*

*Hoe staat u t.o.v. de mogelijkheid dat de NMBS zich ook telkens burgerlijke partij stelt bij een incident met schade aan haar eigendom of bij spoorlopen met vertragingen als gevolg?*

**24.04** Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, zonder veiligheid geen vrijheid, zoals ik al vaak heb benadrukt. Elke daad van agressie, zowel verbaal als fysiek, is er een te veel, zeker als het gaat om overheidspersoneel. Veilig reizen is een essentieel hoofdstuk in zowel de Spoorvisie 2040 als in het ontwerp van openbaredienstcontract met de NMBS.

De NMBS heeft op 23 juni overleg gehad met de burgemeester en de korpschef van Mechelen naar aanleiding van de afschaffing van een trein naar Brussel. De treinbegeleidster werd geconfronteerd met agressie van reizigers op de trein die halt hield in het station Mechelen-Nekkerspoel. Een proces-verbaal werd opgesteld en onderzoek moet uitwijzen wat er die avond precies is gebeurd.

De stad Mechelen en de politie hebben sinds 23 juni al een aantal maatregelen genomen, onder andere verhoogd toezicht in het provinciaal domein De Nekker en rond de stations Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel. De NMBS zal ook maatregelen nemen naar analogie van de incidenten die zich voordeden op de treinen richting Gent met mensen op weg naar of van het recreatiedomein Blaarmeersen.

De inzet van Securailagenten is weliswaar niet onbepikt. Daarom heeft de NMBS haar partners bij de politiediensten gevraagd om voor versterking te zorgen. De NMBS heeft afspraken gemaakt met de politiediensten om informatie uit te wisselen over de verplaatsingen van jongeren van en naar Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel.

Mijnheer Roggeman, op mooie zomerdagen vervoert de NMBS tienduizenden reizigers per dag in alle comfort en veiligheid naar de kust. De NMBS wil deze zomervakantie zoveel mogelijk mensen overtuigen om ook tijdens hun vrije tijd te kiezen voor de trein. Daarom wordt het treinaanbod de komende twee maanden versterkt. De NMBS zet haar middelen in verhouding tot de reizigersstromen in. Wanneer het mooie weer veel reizigers met de trein naar de kust lokt, zal de NMBS haar aanbod en middelen daarop afstemmen.

Wat de extra inzet van Securail betreft, zet de NMBS die ploegen het hele jaar door dynamisch in. Er wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met het weer, de organisatie van een bepaald evenement of met schoolvakanties en feestdagen. Momenteel wordt aandacht besteed aan het treinverkeer naar de Belgische kust, maar ook naar andere toeristische bestemmingen zoals recreatieparken. Een inspanning wordt verder gevraagd van alle personeelsleden die in contact staan met het publiek. De NMBS doet ook een beroep op jobstudenten om het onthaal en de begeleiding van de passagiers te versterken.

Elk jaar houdt de NMBS talrijke voorbereidende vergaderingen met de politie en de lokale overheden om te zorgen voor een goede coördinatie van de operaties. In de zomer worden bijvoorbeeld een dertigtal jobstudenten ingezet in de werkzetel Brugge, waarvan de stations aan de kust deel uitmaken. Van daar kunnen ze waar nodig bijstand verlenen op het terrein. Op basis van de noden worden ze verdeeld over diverse stations.

De opdracht van de NMBS is reizigers met een geldig vervoersbewijs vervoeren en de veiligheid van de reizigers verzekeren binnen de grenzen van haar bevoegdheid. Dat houdt in dat het personeel de

politiediensten belt als er meldingen zijn van verstoring van de openbare orde waarbij politieoptreden nodig is. In de nasleep van het incident op de treinen richting Gent en de bussen richting de Blaarmeersen bijvoorbeeld, werd er heel grondig overlegd tussen de burgemeester, de politie- en hulpdiensten en de veiligheidsdiensten van de NMBS en De Lijn. De NMBS maakte daarbij ook afspraken met de politiediensten over de uitwisseling van informatie.

Wat de inzet van de politiediensten betreft, dient u mijn collega van Binnenlandse Zaken te ondervragen. De NMBS wil het werk van het Openbaar Ministerie ondersteunen bij de vervolging van strafbare feiten die ten nadele van haar of haar personeel zijn gepleegd. Voor de concrete cijfers voor dit jaar verwijs ik u naar mijn collega, minister Annelies Verlinden.

**24.05 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord. Ik had vooraf al enkele zaken genoteerd die in uw antwoord zouden zitten, zoals uw verontwaardiging of dat veiligheid essentieel is, want die zaken hoor ik altijd. Ik keek vooral uit naar de nieuwe elementen die in uw antwoorden te horen zouden zijn. Dat er overlegd wordt, is maar logisch. Versterking vragen aan de politie is ook een vast element. Die versterking wordt echter meestal maar in beperkte mate ingevuld.

Ik heb toch iets nieuws gehoord vandaag, want het probleem zal worden opgelost met jobstudenten. Ik kijk ernaar uit dat het vanaf nu vlot zal verlopen.

**24.06 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Jobstudenten zullen slechts een kleine rol kunnen spelen, denk ik. Volgens mij zal de inzet van personeel wel een belangrijke bijdrage kunnen leveren om genoeg toezicht te hebben.

**24.07 Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. In de zomer moet niet alleen het aanbod verhoogd worden overeenkomstig de vraag, maar ook de veiligheidsinstrumenten moeten worden versterkt, eigenlijk zelfs disproportioneel als wij de realiteit van de afgelopen maanden bekijken. Met flexibele arbeidsinzet en jobstudenten alleen zullen we er niet komen, vrees ik.

U verwijst ons door naar minister Verlinden wat betreft de bijkomende arbeidsinzet en het sanctiebeleid van de NMBS. Ik zal dat met haar bespreken.

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

**25 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Versterkers voor mobiele ontvangst op treinstellen van de NMBS" (55029265C)**

**25 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des amplificateurs pour une meilleure réception GSM dans les wagons de la SNCB" (55029265C)**

**25.01 Tomas Roggeman (N-VA):** *Mijnheer de minister,*

*In het verleden was de conclusie over het proefproject van WIFI op de treinstellen van de NMBS negatief. De redenen hiervoor waren de te hoge kostprijs voor de installatie en het feit dat meer reizigers gebruik kunnen maken van mobiel internet.*

*Op verschillende spoorlijnen en in sommige types treinstellen is de mobiele verbinding echter verre van optimaal en valt het signaal op de telefoon regelmatig (voor langere tijd) weg.*

*Om de ontvangst van mobiele signalen in treinstellen te kunnen blijven garanderen, kan er gebruik gemaakt worden van zogenaamde 'versterkers'. Deze ontvangen de mobiele signalen van buitenaf en versterken deze in het treinstel. Dergelijke innovaties verbeteren het reizigerscomfort.*

*Dit brengt me tot het stellen van volgende vragen:*

1. *Bent u, samen met uw collega-minister bevoegd voor Telecom, bereid een proefproject tussen de NMBS & Proximus op poten te zetten in verband met versterkers in treinstellen om het mobiel signaal te verbeteren?*

2. *Bent u bereid de NMBS te verzoeken een proefproject op poten te zetten in verband met versterkers in treinstellen om het mobiel signaal te verbeteren?*

3. *Welke andere initiatieven (in samenwerking met uw collega-minister voor Telecom) zullen worden genomen om de ontvangst van mobiele signalen in treinstellen van de NMBS te verbeteren?*

*Alvast bedankt voor uw antwoorden.*

**25.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, zoals u in uw vraag aangeeft, werd er niet gekozen voor de installatie van wifi in treinen omdat dat zeer hoge uitvoeringskosten met zich zou meebrengen. Er zijn natuurlijk andere maatregelen om de connectiviteit te verbeteren, wat de reizigers ten goede komt.

De NMBS wil daarom inzetten op de verbetering van de ontvangst van het gsm-signaal binnen in de trein. Dit kan bereikt worden door speciale beglazing te gebruiken. Het gaat over de zogenaamde *decoating*-techniek, het lasersnijden van een deel van de metalen laag van de beglazing van het rollend materieel.

*Président: Jean-Marc Delizée.  
Voorzitter: Jean-Marc Delizée.*

De NMBS wil die specifieke beglazing alvast gebruiken op een deel van haar IC-materieel, de M7-rijtuigen. Het gebruik van die beglazing is gepland voor levering vanaf einde 2022. Voor de M6-rijtuigen staat het gebruik van de beglazing gepland voor de grote revisie van de uitrusting vanaf eind 2022.

Ik breng ook graag in herinnering dat het BIPT dit jaar voor het eerst onderzoekscijfers publiceerde over de dekking- en kwaliteitcijfers van de mobiele netwerken in de treinen op de meestgebruikte lijnen. Met een gemiddelde kans op een verbinding in de trein van 98,2 % en een gemiddelde downloadsnelheid van 55 Mbps worden performante resultaten gehaald volgens de analyse van het BIPT.

Le **président**: Bonjour monsieur le ministre, chers collègues. Je remercie chaleureusement le collègue Van den Bergh qui m'a remplacé, même s'il n'est pas dans la salle pour le moment. Il m'a permis d'assumer aussi la commission des Affaires sociales dans laquelle je siége également. C'est parfois compliqué. On ne sait pas être des deux côtés en même temps.

**25.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ken de dekkingkaarten van het BIPT. Volgens die bereikbaarheidsatlas is er een dekking van 98,2 %. Dat is natuurlijk het cumulatieve resultaat van alle telecomaانبieders samen: VOO, Orange, Proximus enzovoort. Niemand combineert op zijn toestel al die abonnementen. In werkelijkheid ligt dat percentage voor de gebruiker dus een stuk lager.

In tijden van verhoogd telewerk is de vraag naar een sterke digitale bereikbaarheid alleen maar toegenomen, ook op de trein. Er zijn zelfs gebruikers die bereid zijn om daarvoor bij te betalen, dat is nog steeds beter dan niets.

U verwees naar initiatieven voor een betere ontvangst. Dat moet dan gebeuren via andere beglazing, via de M7-treinen. Dat is op zich lovenswaardig, maar alleen daarmee zullen wij het niet halen, als de beglazing in de treinen en de bestelling van nieuwe toestellen de enige instrumenten zijn. Wij weten allemaal dat de doorlooptijd van een trein ongeveer 50 jaar bedraagt. Dat betekent dan dat we een betere dekking hebben voor onze treingebruikers tegen ongeveer 2070.

Mijnheer de minister, ik vrees dat dit onvoldoende zal zijn. Ik roep u dus op om verdere initiatieven te nemen.

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

**26** **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "**De verminderde middelen uit het Europese relancefonds**" (55029310C)
- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "**Middelen voor het spoor uit het EU-relancefonds**" (55029448C)

**26** Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution des moyens provenant du fonds de relance européen" (55029310C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'affectation au rail de moyens issus du fonds de relance européen" (55029448C)

**26.01** Frank Troosters (VB): *De nieuwe verdeelsleutel van de middelen uit het Europese relancefonds die de Europese Commissie publiceerde toont aan dat België maar liefst 1,4 miljard euro minder zal ontvangen dan aanvankelijk voorzien.*

*Wat zal het gevolg van deze minderontvangst zijn voor de eerder toegewezen middelen uit het Europese relancefonds aan de NMBS en Infrabel? Zijn deze bedragen gegarandeerd?*

*De minister gaf eerder aan nog op zoek te zijn naar extra financiële middelen voor de financiering van zijn spoorplannen. Welk zullen de gevolgen zijn van deze minderontvangst voor de realisatie van Spoorvisie 2040?*

*De Inspectie van Financiën gaf reeds aan dat de spoorplannen van de minister budgettair onhaalbaar waren. Onderschrijft de minister deze stelling van de inspectiedienst?*

**26.02** Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik wil mijn vraag toch even toelichten, omdat ze te belangrijk is. Elke keer opnieuw zeggen wij hier dat er genoeg middelen en financiën moeten zijn om onze treinen te doen rijden.

Om de gevolgen van de coronacrisis het hoofd te bieden, richtte de Europese Commissie in de zomer van 2020 een Coronaherstelfonds van 750 miljard euro op. De Faciliteit voor Herstel en Veerkracht, of de RRF, is daarin de belangrijkste portefeuille. Die omvat 337 miljard euro aan subsidies, en nog eens 360 miljard euro aan goedkope leningen. Dat geld wordt over de EU-landen verdeeld, zonder specifieke verdeelsleutels. Voor België was iets meer dan 5,9 miljard euro aan subsidies gepland. Dat komt neer op ongeveer 1,24 % van het bruto binnenlands product.

Die miljarden werden dan verdeeld over de verschillende regeringen in ons land. Vlaanderen kreeg 2,25 miljard euro toegewezen, het Waals Gewest 1,48 miljard euro, de federale overheid 1,25 miljard euro, de Franse Gemeenschap 495 miljoen euro, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 395 miljoen euro, en de Duitstalige Gemeenschap 50 miljoen euro. Nu blijkt dat België 1,4 miljard euro minder zal krijgen dan voorzien. Dat is bijna een vijfde minder, mijnheer de minister.

Het Belgische spoor zou een van de grote winnaars zijn van de inkomsten uit het EU-Herstelfonds. Welke gevolgen zal het spoor ondervinden van deze herstelcut?

Hoeveel zal er uiteindelijk werkelijk geïnvesteerd worden in het spoor uit het EU-Herstelfonds? Zal dit gevolgen hebben voor het spoorpersoneel en de reizigers?

Moet u nu heronderhandelen over de investeringen, of zal de vivaldiregering lineair 25 % van de beloofde middelen afstaan?

Zullen er concrete treinprojecten uitgesteld of geschrapt worden? Zo ja, welke?

**26.03** Minister **Georges Gilkinet**: U bent te pessimistisch, mevrouw Vindevoghel. De reeds goedgekeurde financiering voor Infrabel en de NMBS in het raam van het federaal herstel- en investeringsplan wordt niet gewijzigd ten gevolge van de vermindering van de financiering uit het Europees relanceplan.

De beschikbaarheid van Europese financiering is een van de elementen waarmee rekening gehouden moet worden bij de algehele financiering van de middelen die nodig zijn voor de ontwikkeling van de spoorwegsector. De impact van deze financiering is echter relatief beperkt en heeft geen significante invloed op de goedgekeurde Spoorvisie 2040.

Mijnheer Troosters, in tegenstelling tot wat u beweert, heeft de Inspectie van Financiën een gunstig advies uitgebracht over het document 'Spoorvisie 2040'. De Inspectie van Financiën heeft ook ingestemd met de creatie van een duidelijk beleidskader. De Spoorvisie 2040 is een eerste stap, die het dankzij het beleidskader en de concrete doelstellingen nu mogelijk maakt de financieringsbehoeften precies te bepalen.

De lopende besprekingen over het openbaredienstcontract van de NMBS en het performantiecontract van Infrabel moeten concreet gestalte geven aan de doelstellingen van de Spoorvisie 2040 en tegelijk de nodige middelen becijferen. Zoals u weet, is het de ambitie van de voltallige regering, om in het spoor te investeren en er op die manier de ruggengraat van onze mobiliteit van te maken.

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

Ik ben blij van u te horen dat er geen impact zal zijn op de goedgekeurde Spoorvisie 2040. Anderzijds hoor ik u ook opmerken dat de financieringsbehoeften nog moeten worden bepaald. Er is alleszins al 1,4 miljard euro beschikbaar. Ik wacht dus af hoe het verhaal financieel verder zal verlopen.

**26.05 Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het gaat om 1,4 miljard euro minder. Dat is niet niks. Wij blijven hier maar discussiëren over het feit dat er te weinig middelen zijn, dat treinen niet rijden en dat er onvoldoende personeel is. U blijft maar dromen en ziet de realiteit niet. De realiteit is dat er nu een groot probleem is bij de NMBS en bij Infrabel. Dat horen wij ook.

De beheersovereenkomst is er nog altijd niet. Wat ik daarvan zie, is niet de modal shift waarover u zelf altijd spreekt. Nu zal die modal shift nog eens 1,4 miljard euro minder krijgen. Ik weet niet hoe u dat wilt doen.

**26.06 Minister Georges Gilkinet**: Waar hebt u gehoord of gelezen dat er 1,4 miljard euro minder beschikbaar zal zijn voor de NMBS en Infrabel? Een en ander geldt voor heel België en wordt gecompenseerd door de federale regering voor het spoor en de andere projecten van het relanceplan.

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

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

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn tussen Ronse en Gent" (55029329C)**

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de spoorlijn Ronse-Eeklo en de eventuele elektrificatie van de lijn" (55029433C)**

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

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire entre Renaix et Gand" (55029329C)**

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur la ligne ferroviaire Renaix-Eeklo et son éventuelle électrification" (55029433C)**

**27.01 Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, vanuit de gemeenteraad van Ronse kwam een vraag naar de elektrificatie van de spoorlijn die Ronse met Gent verbindt. In de media reageerde u positief op de vraag, maar u schoof wel de hete aardappel door naar de NMBS. Ik citeer u: "Het spoor moet de ruggengraat van onze mobiliteit worden en wij steunen dus die motie. De vraag is daarom doorspeeld naar de NMBS." Dat is een merkwaardig antwoord. De NMBS is inderdaad verantwoordelijk voor de uitrol van dat initiatief, maar ze moet natuurlijk werken binnen het budget dat u ter beschikking stelt.

Bij de NMBS reageerde men dat een elektrificatie van de spoorlijn niet voor meteen is. Pas in 2034 kan de NMBS haar dieselmotorstellen buiten dienst stellen. Ook dat is merkwaardig. In een schriftelijke vraag had ik u namelijk al naar de timing daarvoor gevraagd. U verwees toen naar het jaar het 2030, vier jaar eerder dus. In een bijeenkomst van de commissie voor Mobiliteit in januari 2022 kon u zich ook niet voluit positief uitspreken over een snelle elektrificatie van de spoorlijn Ronse-Gent-Eeklo.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u de bijstelling van de termijn voor de buitendienststelling van de diesellocomotieven van de NMBS? Wordt het 2030 of 2034? Is er uitstel? Hoe verklaart u dat?

Zal de elektrificatie van de spoorlijn Ronse-Gent überhaupt ingepland worden?

Als u de vraag van de gemeenteraad van Ronse steunt, waarom trekt u er dan geen budget voor uit?

Welke elektrificatieprojecten zijn er gepland in de komende jaren?

**27.02** **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

*Nergens in ons land rijden er nog zo veel dieseltreinen als in Oost-Vlaanderen. Nochtans voldoen de huidige dieseltreinen al sinds 2005 niet meer aan de Europese uitstootnormen. De treinlijn Ronse-Eeklo is de drukst gebruikte dieselspoorlijn voor personenverkeer in heel België. Het aantal gereden treinkilometer op deze treinlijn is zelfs hoger dan de som van alle andere dieselspoorlijnen samen. Met andere woorden: willen we een quick win doorvoeren voor mens en milieu moeten we prioritair deze dieseltrein vervangen door een milieuvriendelijker exemplaar.*

*Elektrificatie is de beste oplossing maar op het traject ligt een tunnel, de tunnel van Louise-Marie. Die tunnel maakt het onmogelijk om zonder complete afbraak de elektrificatie te voorzien, de tunnel is vandaag te laag. Maar er zijn nog oplossingen mogelijk, zoals de batterijtrein.*

Onze vragen:

*\* Wanneer zullen de huidige onpopulaire dieseltreinen op het traject Ronse - Eeklo uit dienst worden genomen en vervangen? Zullen die worden vervangen door een batterijtrein? Zo ja, wanneer?*

*\* Zijn er plannen om de bewuste treinlijn te elektrificeren of niet?*

*\* Zal er budget worden voorzien om de ontdieseling van ons personenvervoer per trein versneld door te voeren? Hoe groot zal dat budget zijn?*

*\* Worden er doelstellingen opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst tussen de staat en de NMBS en het prestatiecontract met Infrabel mbt ontdieseling van onze sporen?*

*Infrabel vernieuwt momenteel de spoorwegbruggen over de Nieuwebrugstraat en de Elzeelsesteenweg te Ronse. Deze werken zijn nodig om de veiligheid en continuïteit van het treinverkeer te blijven garanderen. Bovendien wordt ook van de gelegenheid gebruik gemaakt om plaats te voorzien voor een nieuw fietspad naast het spoor. De werken veroorzaken echter grote verkeershinder in de stad doordat beide bruggen tegelijkertijd worden gerenoveerd. De bruggen worden namelijk elk afgesloten voor alle verkeer, inclusief voetgangers en fietsers. Het zuidelijke stadsdeel wordt zo afgesneden van het noordelijke door het afsluiten van 2 toegangswegen tegelijkertijd, dit zorgt voor grote hinder bij de omwonenden.*

Onze vragen:

*\* De stad Ronse heeft gecommuniceerd dat de werken aan beide bruggen niet na elkaar konden worden uitgevoerd. Klopt dat? Is het praktisch onmogelijk voor Infrabel om eerst de ene en dan de andere brug te renoveren? Zo ja, waarom?*

*\* Heeft de stad Ronse gevraagd aan Infrabel om de werken aan de 2 spoorbruggen na elkaar uit te voeren? Zo ja, wat was het antwoord van Infrabel?*

**27.03** **Minister Georges Gilkinet**: Wij hebben het in onze gedachtewisselingen al zeer vaak over het onderwerp gehad, maar het is geen probleem om dat opnieuw te doen.

Samen met de NMBS en Infrabel heb ik de verschillende pleidooien voor de elektrificatie van de spoorlijn tussen Ronse en Gent goed opgepikt. Ik beklemtoon nogmaals dat de trein algemeen gesproken reeds de milieuvriendelijkste manier van reizen is. Dat geldt nog meer in België, want ons passagiersnetwerk is een van de meest geëlektrificeerde in Europa met meer dan 97 % geëlektrificeerde lijnen.

De NMBS zet nog 94 dieselmotorwagens van het type MW41 in die tussen 2000 en 2002 door Alstom werden gebouwd. Zij voldoen aan de Europese normen die toen van kracht waren, en mogen nog steeds worden ingezet. Volgens de huidige planning zal de NMBS die dieselmotorstellen theoretisch uiterlijk tegen 2034 buiten dienst stellen.

Samen met de NMBS en Infrabel bekijk ik ondertussen ook de verschillende opties om het resterende aandeel dieseltractie zo snel mogelijk terug te dringen. Begin 2022 is er een gezamenlijke werkgroep opgestart om de toekomstige exploitatiemogelijkheden op de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen in België te

onderzoeken. De werkgroep heeft als doel de technische aspecten alsook de investeringen en de operationele kosten van een gedeeltelijke elektrificatie compleet in kaart te brengen. Daarnaast worden ook alternatieve opties onder de loep genomen, zoals het inzetten van hybride materieel, dat zowel op een geëlektrificeerd spoor als op een spoor zonder bovenleiding kan rijden, bijvoorbeeld batterij- of waterstoftreinen. Mijn kabinet volgt de werkzaamheden op de voet en geeft de nodige impulsen om met de beste oplossing te komen.

De regering heeft ook besloten 2 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de financiering van een proefproject met waterstoflocomotieven. De technologie is nog niet volledig uitgerijpt, maar de Belgische industrie beschikt over een solide expertise op het gebied en de vooruitzichten zijn bijzonder veelbelovend voor de toekomst van een groenere mobiliteit.

Mevrouw Vindevoghel, aangezien de brug ter hoogte van de Nieuwebrugstraat reeds volledig voor alle verkeer was afgesloten als gevolg van de rioleringswerken in opdracht van de stad Ronse en de twee weekends met een onderbreking van het treinverkeer vastlagen, was doorgaand verkeer in de Elzeelsesteenweg aan de Nieuwebrugstraat onmogelijk. De werken moesten zo weinig mogelijk hinder veroorzaken voor het reizigersverkeer en het treinverkeer en werden daarom in een zo kort mogelijke periode, met name twee achtereenvolgende weekends, uitgevoerd in een kalme periode in het begin van de zomervakantie.

Infrabel heeft twee momenten van totale lijnonderbreking gezocht die elkaar opvolgden en die voor de reizigers zo gunstig mogelijk waren. De stad Ronse was ook van mening dat de hinder best zo kort mogelijk duurde.

**27.04** **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. De trein kan dan wel gemiddeld de milieuvriendelijkste vervoersmodus zijn, maar wie naast een diesellijn woont, is daar vet mee; die ondervindt daar wel last van. Dieseltreinen zijn geen goede zaak voor het leefmilieu. Daarover kunnen we het eens zijn.

U zegt dat u dieseltractie er zo snel mogelijk uit wilt. Tegelijkertijd stel ik vast dat de deadline voor het uitdoven van de dieseltractie in een paar maanden tijd al met vier jaar is opgeschoven. In het begin van de legislatuur was de deadline 2030. Vandaag is dat 2034. Van dat 'zo snel mogelijk terugdringen' merkten we dus niet veel. Integendeel, het schuift op in de verkeerde richting. U hebt daar geen verklaring voor gegeven. Het is dan nog in theorie in 2034. Het zal in elk geval niet voor de eerstkomende tien jaar zijn en dat vind ik zeer spijtig.

**27.05** **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB):** Het gaat allemaal wat traag. Eerst beloofde u ontdieseling tegen 2030, nu is het al 2034.

U hebt ook niet geantwoord op de vraag of er in de nieuwe beheersovereenkomst middelen uitgetrokken zijn voor de ontdieseling van onze sporen. Zijn er extra middelen om dat proces te versnellen en ervoor te zorgen dat de diesels verdwijnen en de treinen geëlektrificeerd worden? De kwestie is dus nog niet opgelost.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55029334C van de heer Senesael is uitgesteld.

**28** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken van de uitvoering van de resolutie over spoorlijn L204" (55029345C)**

**28** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le point sur l'exécution de la résolution concernant la ligne ferroviaire L204" (55029345C)**

**28.01** **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

*Mijnheer de minister, op 11 juni 2020 keurde de Kamer resolutie 55K1109, betreffende het behoud van de voorziene investeringsmiddelen voor de spoorverbinding L204 tussen Gent en Terneuzen, goed. In deze resolutie stelden de indieners dat er "zo snel als mogelijk gestart wordt met de potentieel- en haalbaarheidsstudie over de spoorlijn L204".*

*In de Kamercommissie Mobiliteit van 26/05/2021 gaf u aan dat er 'bijkomende uitvoerende samenwerkingsakkoorden nodig zijn om bepaalde veranderingen te kunnen uitvoeren.'*

*Eveneens zouden Infrabel en TUC Rail een voorstel doen voor een fiche.*

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

*1) Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de aangehaalde resolutie/ het aangehaalde project?*

*a) Is de fiche waarover sprake in uw antwoord reeds beschikbaar? Kan deze worden voorgelegd aan onze Kamercommissie?*

*b) Is er ondertussen reeds gestart met een haalbaarheidsstudie? Zijn er reeds tussentijdse resultaten beschikbaar?*

*c) Welke resultaten op het terrein zijn al zichtbaar?*

*2) In uw antwoord verklaarde u dat er reeds overleg was met het Vlaams Gewest, maar dat er enkele technische problemen waren. Wat behelzen deze technische problemen en zijn deze ondertussen weggewerkt?*

*3) Wat behelzen de bijkomende samenwerkingsakkoorden, waarover sprake in uw eerder gegeven antwoord? Werden deze samenwerkingsakkoorden ondertussen afgesloten? Wat is de stand van zaken?*

**28.02** Minister **Georges Gilkinet**: De duurzame ontsluiting van de havens is een speerpunt van de voltallige federale regering. In die zin hebben wij eind februari dit jaar een intentieverklaring ondertekend voor het project *Rail Ghent Terneuzen*.

Het bestek voor de haalbaarheidsstudie over lijn 204 is in opmaak. Die is wat opgeschoven in de tijd om voorafgaande en potentiële analyses te kunnen uitvoeren. De doorrekening voor de potentiële analyse in het Gentse loopt. Daarnaast worden diepgaande onderzoeken gedaan naar mogelijke tracés in samenwerking met de stakeholders. De start van de haalbaarheidsstudie zelf is gepland voor november dit jaar.

Voor het grensoverschrijdende project *Rail Ghent Terneuzen* werken ProRail en Infrabel momenteel aan de ontwikkeling van een gezamenlijke projectorganisatie. North Sea Port blijft daarbij nauw betrokken en vervult een coördinerende rol. Hiervoor zal een samenwerkingsovereenkomst opgesteld worden. Ook is er een werkgroep Wettelijke Procedures in het leven geroepen. Die buigt zich over het procedurele verloop. Een eerste stap hierin is de samenstelling van een planningsteam.

De fiche wordt gefinaliseerd en zal eerstdaags bezorgd worden. Inmiddels is er een duidelijke projectstructuur opgesteld met de diverse stakeholders, waarin ook het Vlaams Gewest als betrokken partner opgenomen is. Het Vlaams Gewest maakt in het kader van de potentiële analyse de doorrekeningen die worden gebruikt als input bij de haalbaarheidsstudie. Er zal in eerste instantie een samenwerkingsakkoord tussen Infrabel, ProRail en North Sea Port opgesteld worden. Er werd daarvoor al een draft opgesteld. Die wordt nu besproken.

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

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**29** **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van NMBS-gronden waarop een fietssnelweg gelegen is" (55029360C)**

**29** **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente de terrains de la SNCB sur lesquels passe une autoroute cyclable" (55029360C)**

**29.01** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, op de website van de NMBS stond tot voor kort een grond te koop in de stad Deinze. Dat is op zich niets bijzonders en het is goed dat de NMBS de gronden



verkoopt die ze niet gebruikt, ware het niet dat over die grond een segment loopt van de fietssnelweg F7 tussen Kortrijk en Gent. Het is merkwaardig dat de NMBS gronden verkoopt die voor het openbaar nut zijn bestemd. Bovendien vloekt dat ook zeer hard met mijn resolutie die twee jaar geleden in de plenaire vergadering werd goedgekeurd, waarbij de NMBS op haar verantwoordelijkheid wordt gewezen ten aanzien van de aanleg van fietssnelwegen in het algemeen en haar welwillende medewerking daaraan in het bijzonder.

Hoe kan het dat er een grond wordt aangeboden waarover een fietssnelweg loopt? Werden de gemeente en de provincie daarover geïnformeerd of moesten zij dat ook via de pers of de verkoopswabsite vernemen? Zet de NMBS door met die procedure en wordt die grond nu effectief verkocht?

Vindt u niet dat er bijkomend initiatief nodig is om de NMBS aan te sporen om meer rekening te houden met de lokale impact van haar vastgoedbeleid, ook ten aanzien van de uitvoering van die resolutie 944?

**29.02** Minister **Georges Gilkinet**: U weet dat ik een fietstiefhebber ben, mijnheer Roggeman. Ik neem dan ook alle mogelijke maatregelen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Ik heb in deze commissie al vaak verwezen naar BE Cyclist, het eerste federale plan ter promotie van de fiets, dat op mijn voorstel bijna een jaar geleden door de regering werd goedgekeurd. Het faciliteren van de aanleg van fietssnelwegen is een van de acties in het plan.

Zowel ikzelf als de NMBS en Infrabel hechten veel belang aan intermodale oplossingen en beide spoorbedrijven werken daar graag aan mee, samen met andere overheden. Het woord 'samen' is hierin belangrijk. Blijkbaar werd de fietssnelweg waarvan sprake, aangelegd op een grond van de NMBS zonder medeweten en zonder toelating van de NMBS.

De reden voor het te koop stellen van deze gronden is de regularisatie van de bestaande toestand. De NMBS laat mij weten dat er vooraf contact werd opgenomen met de stad Deinze en de provincie Oost-Vlaanderen. Er werden hierover verschillende vergaderingen met hen gehouden. Op basis van de eventuele offerte zal de NMBS beslissen over de toewijzing.

De NMBS is gehouden tot het respecteren van de algemene beginselen van gelijkheid, non-discriminatie en transparantie van ons wettelijke kader, zijnde de wet van 1991. Dat betekent dat elke overdracht van zakelijke rechten wordt voorafgegaan door voldoende publiciteit en wordt georganiseerd in het kader van een oproep tot mededinging die openstaat voor alle geïnteresseerden.

De NMBS is ook verplicht om tegen marktprijzen te verkopen, in overeenstemming met het Europese mededingingsrecht en in het bijzonder met de regels inzake staatssteun. Ook de gemeenten worden op de hoogte gebracht van de voornemens van de NMBS in de reguliere overlegmomenten of door de verzoeken om stedenbouwkundige inlichtingen die voor de operatie nodig zijn.

Om af te sluiten, acht ik het zelf van essentieel belang dat de openbare spoorwegmaatschappijen hun taak van openbare dienstverlening ten volle vervullen. Dat geldt ook in de contacten die ze hebben met andere besturen, al dan niet lokaal. Behalve de eerder vermelde transparantie is ook een consistente houding van belang. Het is daarom niet voor niets dat ik het beheerscontract van de NMBS heb omgedoopt tot een openbardienstcontract.

**29.03** **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het is toch een bijzonder bizar verhaal dat er een fietsspad aangelegd zou zijn langs een spoorweg, op terreinen van de NMBS, zonder dat dit met hen overlegd werd. Nog frappanter is het om nu te vernemen dat de NMBS nog moet beslissen over de verkoop. Als ik het goed begrijp, bestaat de mogelijkheid nog steeds dat een en ander aan een privé koper verkocht wordt, met fietssnelweg en alles erop en eraan. Dat is bizar.

Nu, het is niet de eerste keer dat er vreemde dingen gebeuren met de NMBS en haar medewerking aan fietssnelwegen. Ook in andere regio's zijn er al incidenten geweest rond het vastgoedbeleid in verband met fietssnelwegen.

Hetzelfde geldt voor de verkoop van vastgoed waar gemeenten belang bij hebben. U verwijst naar het wettelijke kader. Ik denk dat we de wettelijke regels inderdaad eens van naderbij zullen moeten bekijken en moeten overwegen of het toch niet opportuun is een lokaal voorkoopprecht in te voeren voor steden en gemeenten.

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

**30** **Samengevoegde vragen van**

- **Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ingebruikname van M7-treinstellen op de lijn Antwerpen-Charleroi" (55029393C)**
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ingebruikname van M7-treinstellen" (55029430C)**

**30** **Questions jointes de**

- **Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en service de rames M7 sur la ligne Anvers-Charleroi" (55029393C)**
- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en service de rames M7" (55029430C)**

**30.01** **Ben Segers** (Vooruit): Mijnheer de minister, sinds 2020 zijn enkele van de 45 nieuwe M7-treinstellen die de NMBS in 2015 bestelde, in gebruik genomen op de lijn Oostende-Eupen. Daarna zou er een geleidelijke uitrol komen op andere lijnen. Ook plaatste de NMBS in december 2020 nog eens een bijkomende bestelling van 130 autonoom toegankelijke rijtuigen en van 68 met stuurpost.

Momenteel rijden er tijdens de piekmomenten treinstellen van het type M4 op een van de drukste treinverbindingen van het land, Antwerpen-Brussel-Charleroi. De trein heeft meestal onvoldoende zitplaatsen vanaf het station van Antwerpen-Berchem. Bovendien heeft deze trein geen plaats voor het stallen van fietsen en is er geen airconditioning.

Wat is de reden van de ingebruikname van deze oudere generatie M4 op deze lijn tijdens de piekmomenten, waar er voordien op deze tijdstippen wel altijd treinstellen M6 reden? Op welke lijnen worden deze treinstellen dan nu ingezet?

Vanaf 2023 zou er in functie van de komst van de M7 een aantal treinstellen uit roulatie worden genomen. Gaat het ook over treinstellen die de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi nu bedienen?

Wat is het perspectief voor de lijn Antwerpen-Charleroi inzake de ingebruikname van de M7-treinstellen? Welke verdere timing wordt er vooropgesteld?

**30.02** **Frank Troosters** (VB): *De NMBS is al enige tijd bezig met de uitrol van de nieuw gekochte M7-treinstellen op het spoornet. De eerste M7-treinstellen werden in gebruik genomen op de lijn Oostende-Eupen.*

*Hoeveel M7-treinstellen (wagons en locomotieven) zijn intussen geleverd?*

*Wat is de verdere planning van de leveringen?*

*Op sommige lijnen zoals bijvoorbeeld Antwerpen-Brussel-Charleroi worden er nog verouderde M4-treinstellen ingezet. Waarom wordt daar niet met modernere M6- of M7-treinstellen gereden?*

*Wanneer zullen de M4-treinstellen die momenteel nog worden ingezet vervangen worden door modernere treinstellen?*

*Wanneer zal dit voor de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi het geval zijn?*

**30.03** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Segers, mijnheer Troosters, ik dank u voor de vragen over de ingebruikname van modernere treinstellen. Over het algemeen worden de M6-treinstellen altijd tijdens de spitsuren gebruikt. In vergelijking met 2021 is het aantal M6-treinstellen op de lijnen IC Charleroi-Essen en IC Charleroi-Antwerpen-Luchtbal niet gewijzigd. Sommige van die verbindingen werden al eerder geëxploiteerd met M4-stellen.

Om reden van onderhoud van het rollend materieel is het echter mogelijk dat sommige treinen die vroeger in M6 werden geëxploiteerd, nu in M4 worden geëxploiteerd en omgekeerd. Sinds enkele weken stelt de NMBS ook een hoge bezettingsgraad vast op sommige M4-treinen, met een aanzienlijke toename van het aantal klanten. Om het gebrek aan zitplaatsen op die treinen te compenseren, zal de dienstregeling van het materieel vanaf het begin van het schooljaar worden aangepast, om de M6 naar de drukste lijnen te leiden.

De NMBS heeft mij informatie verschaft over de levering van de M7-toestellen. Op 1 mei 2022 zouden er

142 BAB-rijtuigen, 31 BDx-stuurposten zonder tractie en 37 BMx-stuurposten met tractie moeten zijn geleverd. Begin mei 2022 waren er effectief 108 BAB-rijtuigen, 12 BDx-stuurposten en 13 BMx-stuurposten geleverd. Die worden ingezet voor de commerciële dienst en voor het geven van trainingen aan NMBS-begeleiders en -bestuurders voor de nieuwe M7-treinstellen. De NMBS verwacht op basis van de huidige cadans aan leveringen tegen eind 2022 te kunnen beschikken over 175 BAB-rijtuigen, 27 BDx-rijtuigen en 41 BMx-rijtuigen. Dat zal neerkomen op een achterstand van ongeveer 50 tot 60 rijtuigen.

Momenteel zijn er nog geen concrete plannen om de diensten IC Charleroi-Essen en IC Charleroi-Antwerpen-Luchtbal de komende jaren uit te rusten met M7-wagons. De NMBS bekijkt wel wat er mogelijk is, mijnheer Segers.

Met de levering van de M7's wordt het oude materieel, voornamelijk M4-rijtuigen en T21- en T27-locomotieven, echter geleidelijk vervangen. De M4's zullen volgens plan in 2025 volledig uit dienst genomen zijn. Het is dus work in progress, zoals u ziet.

**30.04 Ben Segers** (Vooruit): Dank u wel voor het antwoord, mijnheer de minister. We rekenen er inderdaad op dat het comfort van de treinreiziger op deze lijn zo snel mogelijk zal verhogen en dat u daar alles aan zult doen. Ik wens u daar veel succes mee.

**30.05 Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank u wel voor het duidelijke antwoord.

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

**31 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsdiefstallen aan stations" (55029394C)**

**31 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de vélos aux abords des gares" (55029394C)**

**31.01 Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt minister Verlinden en de politie opgeroepen om prioritair werk te maken van de strijd tegen fietsdiefstallen. Hiermee legt u de bal in hun kamp, maar gevoelige locaties voor fietsdiefstallen zijn natuurlijk de treinstations, en daarvoor ligt de beleidsverantwoordelijkheid bij uzelf.

Ik heb daarover in het verleden al een aantal voorstellen gedaan, die u afwees. Ik wil enkele daarvan opnieuw aan u voorleggen. Ik begin met een informatieve vraag. Hoeveel sites voor fietsparkeren in beheer van de NMBS beschikken ondertussen over camerabeveiliging? Ik krijg graag een overzicht daarvan. Op welke sites zal er op korte termijn cameratoezicht komen? Welke bijkomende acties zullen de NMBS en uzelf ondernemen boven op de bestaande fietsstrategie ter beveiliging en preventie van fietsdiefstallen?

Zullen er fietskluizen worden geplaatst in de fietsparkings om reizigers de kans te geven hun fiets veilig te stallen of blijft u bij uw eerdere afwijzing? Hoe verloopt de samenwerking tussen de NMBS en de lokale politiezones met betrekking tot de registratie, opvolging en preventie van fietsdiefstallen? Welke vragen heeft de NMBS ten aanzien van de politiekorpsen wat betreft de samenwerking?

**31.02 Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, fietsdiefstal is een onderwerp dat mij evenveel zorgen baart als u. De strijd tegen fietsdiefstallen is een van mijn prioriteiten in het kader van BE Cyclist, het federaal plan ter promotie van de fiets.

Samen met mijn collega's, de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken, bestudeer ik de mogelijkheid om een centraal fietsregister op te zetten. Het is de bedoeling een elektronisch systeem voor het hele land op te zetten, geïnspireerd op andere bestaande systemen, zoals mybike.brussels, met een centrale databank die door de federale overheid wordt beheerd. Dat betekent ook dat de bestrijding van fietsdiefstallen wordt opgenomen in de nieuwe versie van de kadernota integrale veiligheid of dat er maatregelen worden genomen tegen de verkoop van gestolen fietsen.

Met betrekking tot fietsenparkings, in 2020 waren 73 sites in beheer van de NMBS uitgerust met camerabewaking, 53 in Vlaanderen, 6 in Brussel en 14 in Wallonië. De NMBS plant om op korte termijn 10 extra fietsenstallingen met toegangscontrole en camerabewaking in dienst te stellen, 7 in Vlaanderen en

3 in Wallonië. Voor elke nieuwe fietsenstalling wordt een risico-inschatting gemaakt. Afhankelijk van deze analyse wordt afgewogen of camera-uitrusting opportuun is of niet. Elke fietsenstalling met toegangscontrole wordt uitgerust met camerabewaking. Voor de fietsenstallingen zonder toegangscontrole hangt de mate van uitrusting af van de risicoanalyse.

Samen met de NMBS werken wij op verschillende pistes om de veiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld via een verplichte identificatie van de gebruikers. Denk maar aan een wagen in een autoparking die door zijn nummerplaat wordt geïdentificeerd. Voorts neemt de NMBS actief deel aan werkgroepen en overlegplatformen die op lokaal niveau door een stad of de politie worden georganiseerd in het kader van fietsdiefstallen. De NMBS adviseert steden en politie bij vragen over de veiligheid in de fietsstallingen, zowel vanuit technopreventief als infrastructureel oogpunt, en deelt plannen van de fietsstallingen en de aanwezige camera's met de politie om de beelden bij diefstal zo nauwkeurig mogelijk te kunnen onderzoeken. Immers, alleen door samenwerking zullen we erin slagen de plaag van fietsdiefstallen te bestrijden.

**31.03** **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. De wereld verandert. Vlaanderen investeerde enorm in fietssnelwegen in de afgelopen jaren, zoals we daarnet al besproken hebben. Mensen investeren steeds vaker in elektrische fietsen en speedpedelecs, wat heel dure toestellen zijn, vaak een paar duizenden euro's. Eerlijk gezegd, tegenwoordig kunnen dergelijke fietsen in veel stations niet geparkeerd worden zonder een verlies aan vermoeden. Al die investeringen in een modal shift kunnen maar renderen wanneer treungebruikers de zekerheid hebben dat hun dure fiets niet gestolen wordt aan het station. Daartoe moeten wij inspanningen leveren. Ik hoor dat op korte termijn tien stations extra met camerabewaking zullen worden uitgerust. Op mijn voorstel om fietskluizen te installeren, bent u opnieuw niet ingegaan.

Goed, elk station dat beveiliging krijgt, is er een meer. Op het totaal van meer dan vijfhonderd stations, haltes en stopplaatsen in het land, is het echter maar een druppel op een hete plaat. Ik moedig u daarom aan om verder te gaan. U krijgt grote budgetten ter beschikking gesteld. Als groot voorstander van de fiets kunt u er ook niet gelukkig mee zijn dat de beveiliging beperkt blijft tot tien stations extra. Dat mag toch wat beter.

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

**32** **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lage inningsgraad van aan Franse chauffeurs opgelegde LEZ-boetes" (55029440C)**

**32** **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le faible taux de perception des amendes LEZ infligées aux conducteurs français" (55029440C)**

**32.01** **Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

*Antwerpen voerde in februari 2017 de lage-emissiezone (LEZ) in. In de periode van 2019 tot en met 2021 werden 18,1 miljoen euro aan boetes uitgeschreven aan Belgische automobilisten. Daarvan is 14,6 miljoen geïnd en staat nog 3,5 miljoen euro open, ongeveer één vijfde. Er werden ook heel wat boetes uitgeschreven aan buitenlandse chauffeurs, met name voor Nederlandse en Franse chauffeurs. Voor die twee groepen samen werden voor 19,5 miljoen euro aan boetes uitgeschreven. Eén derde daarvan werd nog niet geïnd, zo'n 7,2 miljoen. Het leeuwendeel daarvan is voor rekening van de Fransen: 5,8 miljoen. Bij de Nederlander gaat het om 1,4 miljoen aan ongeïnde boetes.*

*Daarbij gaat het vooral om boetes voor voertuigen die niet-geregistreerd zijn. Van Nederlandse wagens hebben we gegevens, van Franse niet. Voertuigen die voldoen aan de Euronorm moeten bij het binnenrijden van de LEZ worden geregistreerd. Dat kan tot de dag na het binnenrijden. Gebeurt dat niet, dan krijgt men 150 euro boete, bij een eerste overtreding. Wie zich binnen de maand na de kennisgeving alsnog registreert, komt er vanaf met 75 euro administratiekosten. Wie niet akkoord gaat, kan een bezwaar indienen. Veel overtreders blijken echter niet geïnteresseerd te zijn in de laattijdige registratie, noch een bezwaar in te dienen.*

*Minister, het is belangrijk om de inningsgraad voor buitenlandse chauffeurs, en met name voor Fransen omhoog te krijgen.*

- *Wil de minister zich ervoor inzetten dat ook de gegevens van Franse wagens beschikbaar zijn, net als die van Nederlandse wagens?*

- *Werkt de minister daarvoor aan een samenwerkingsakkoord met de Franse staat?*

- *Over welke andere mogelijkheden beschikt de minister om de inningsgraad van boetes voor Franse chauffeurs omhoog te helpen?*

**32.02** Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, volgens artikel 1, paragraaf 2 van het Eucarisverdrag moet de uitwisseling van gegevens uitgevoerd worden op basis van de wetgeving van de Europese Unie of door een bilaterale of multilaterale overeenkomst.

Wat de wetgeving van de Europese Unie betreft, worden de overtredingen niet genoemd onder de limitatief opgesomde overtredingen in de grensoverschrijdende richtlijn EU2015/413, de crossborderrichtlijn ter facilitering van grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen.

Er zijn bilaterale overeenkomsten met Frankrijk en Nederland. Frankrijk is van oordeel dat het uitwisselen van gegevens inzake de lage-emissiezones niet binnen het toepassingsgebied van dit bilaterale akkoord valt. Mijn administratie heeft al verschillende keren contact opgenomen met de Franse administratie, die de uitwisseling van gegevens wil opschorten.

Naar aanleiding hiervan werd Frankrijk meegedeeld dat die opschorting niet kon doorgaan, gelet op het feit dat de geschillen over de interpretatie en de toepassing van het bilateraal akkoord geregeld moeten worden via diplomatieke weg tussen de bevoegde ministers van Buitenlandse Zaken, overeenkomstig artikel 4 van het bilateraal akkoord met Frankrijk.

Vanaf nu wordt de uitwisseling opgevolgd, in afwachting van een officieel schrijven van de minister van Buitenlandse Zaken. Mijn administratie heeft er reeds bij verscheidene gelegenheden bij de Europese Commissie voor gepleit dat het toepassingsgebied van de voornoemde crossborderrichtlijn wordt gewijzigd om de lijst met overtredingen te vervolledigen.

**32.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, uit uw antwoord blijkt duidelijk dat u de problematiek erkent en dat er wordt gezocht naar oplossingen. Ik kan u daar alleen maar in steunen.

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

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 35.  
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.35 uur.*