

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

du

MARDI 10 NOVEMBRE 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 10 NOVEMBER 2020

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 33 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.33 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

Le **président**: Monsieur le ministre, ce n'est pas votre première participation à cette commission, mais c'est bien votre première séance de questions. Jusqu'à quelle heure êtes-vous disponible?

Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, je suis disponible jusqu'à 18 h 00.

Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik heb een maand geleden een aantal vragen ingestuurd die niet op de agenda zijn verschenen. Het is mij niet helemaal duidelijk waar het precies is misgelopen, bij het secretariaat of bij het kabinet. Het lijkt mij qua werking wel het beste dat die vragen alsnog worden ingeschreven op de agenda en dat het secretariaat aangeeft waarom de vragen niet konden worden behandeld. In dit geval begrijp ik dat het kabinet de vragen door een technisch probleem niet heeft ontvangen. Kan dat eens uitgeklaard worden?

Meestal moeten wij als Parlementsleden redelijk lang wachten vooraleer de regering komt antwoorden. Hier gaat het om vragen die ik een maand geleden heb ingediend en nu moet ik ook weer wachten op een volgende vragenorde vooraleer ze geagendeerd worden, terwijl ik ze wel tijdig heb ingediend. Misschien kan dat even uitgeklaard worden?

De **voorzitter**: Mevrouw Van Camp, deze ochtend werd ik inderdaad op de hoogte gebracht van een technisch probleem. Blijkbaar werd het kabinet via het platform niet geïnformeerd over twee van uw vragen. Het is een technisch probleem, waardoor het kabinet pas gisterenmiddag de inhoud van uw vragen heeft gekregen. Het was te laat om een antwoord op te stellen. Het secretariaat heeft mij laten weten dat het jammer genoeg te laat was om u vandaag een antwoord te geven. Daarvoor mijn excuses.

Je ne sais pas si M. le ministre est au courant de cette question. Je regrette qu'il y ait eu un problème technique. Ce n'est pas à l'ordre du jour, le ministre n'a malheureusement pas de réponse pour vous aujourd'hui. Je vous propose de la mettre en tout premier point la prochaine fois.

Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik heb antwoorden voor mevrouw Van Camp, maar ik ben nog maar sinds één maand minister. Enkele vragen die al langer geleden werden ingediend door mevrouw Van Camp, hebben we pas gisteren of eergisteren ontvangen. We hebben die maximaal proberen te beantwoorden, maar ik kan geen mirakels doen.

De **voorzitter**: Het probleem is dat de vraag niet op de agenda staat. Ik zal als commissievoorzitter de agenda volgen, ik kan niet anders. We zullen deze namiddag misschien niet alle vragen kunnen behandelen, maar ik stel wel voor dat de vraag van mevrouw Van Camp op de volgende commissievergadering met

mondelinge vragen als eerste punt wordt behandeld. Mijn excuses daarvoor.

01 Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lijn Turnhout-Binche" (55009158C)

01 Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne Turnhout-Binche" (55009158C)

01.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik start met een reeks vragen over de Kempen. De verdwenen vragen, die hopelijk de volgende keer aan bod komen, gaan ook over de Kempen.

U bent nu een maand in functie en ik hoop dat u al uitgebreid hebt kunnen kennismaken met de Kempen, een regio met een half miljoen inwoners, waarvan er ook heel veel werken in Brussel. Wat treinverbindingen betreft, hebben wij heel wat frustraties en daarover gaan ook mijn vragen. Dat is al jaren zo.

Waarom zeg ik dat u misschien al in aanraking bent geweest met onze regio? Als u de stiptheidscijfers van de NMBS ter hand hebt genomen, zult u merken dat onze lijn Turnhout-Brussel-Binche helemaal onderaan prijkt. Ik denk dat het een van de minst stipte lijnen uit uw portefeuille is. Dat is al jaren het geval. Het is erger geworden met de aantakking van de verbinding Turnhout-Brussel op de zieke verbinding met Binche. Wij vragen daarvoor, samen met alle Kempense collega's, al jarenlang een oplossing. Ik denk dat de NMBS nu eindelijk heeft verzekerd om bij de volgende grote aanpassing van het vervoerplan, in 2023, dit te realiseren.

Ik had graag van u als minister ook graag harde woorden gehoord. Kunt u ons verzekeren dat er in 2023 eindelijk een oplossing komt voor Turnhout-Brussel-Binche? Gaat u deze minst stipte verbinding van allemaal oplossen?

Misschien kunt u ons ook zeggen of u andere plannen heeft met deze lijn tot 2023. Mogen wij daar enige verbeteringen verwachten?

01.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Camp, het voordeel van minister van Mobiliteit te zijn, is ook dat ik mijn land nog beter leer kennen.

De NMBS laat mij weten dat ze inzake de stiptheid van de treinen in de Kempen heel wat verbeteringen ziet sinds 2019.

De verbinding IC11 Turnhout-Brussel-Binche blijft echter onvoldoende, zoals u aangeeft. De oorzaken daarvoor liggen vooral bij enkelsporige baanvakken, kruisingen op drukke baanvakken, werken in de stations van Mechelen en Vilvoorde, druk treinverkeer op lijnen 96 en 25 en de Brusselse Noord-Zuidverbinding.

Er is een lichte verbetering van de stiptheid dankzij een aantal aanpassingen, maar het blijft een bezorgdheid zowel voor mij als voor alle Kempenaars.

Momenteel staan technische beperkingen een oplossing op korte termijn in de weg. De NMBS hoopt in 2023, zoals u al opmerkte, een meer structurele oplossing te kunnen voorstellen voor de reizigers op deze lijn.

01.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het doet mij plezier dat u de officiële bevestiging geeft dat er in 2023 eindelijk een oplossing komt voor de stiptheid van de lijn Turnhout-Brussel-Binche.

Ik zal u nog verschillende keren over het dossier ondervragen. U antwoordt immers ook dat technische problemen een snelle oplossing in de weg staan. Zij kunnen echter nog jaren blijven aanslepen. Ik zal dus zeker ook blijven opvolgen dat het onderzoek naar de oplossing tijdig gebeurt, zodat wij in 2023 klaarstaan om de oplossing in te voeren.

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

02 Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ont dubbeling van het spoor Herentals-Turnhout" (55009162C)

02 Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le dédoublement de la voie Herentals-Turnhout" (55009162C)

02.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Kempenaar is aangewezen op spoorverbindingen. Dat is een van onze eerste frustraties. De autosnelwegen E313 en E34 kennen heel veel congestie, dus de Kempenaar is heel erg aangewezen op het spoorvervoer. Als groene minister zult u dat graag horen.

Wij hebben echter enkele beperkingen. De eerste hebben wij daarnet besproken, dat is de stiptheid van onze verbindingen en meer concreet op de lijn Turnhout-Brussel-Binche.

Een tweede beperking is het aanbod. Een van de redenen waarom het aanbod beperkt is, is omdat een groot deel gebeurt over een enkel spoor. Dat beperkt de capaciteit van het treinverkeer naar Turnhout, onze Vlaamse centrumstad in de Kempen. Wij vragen reeds jaren om te bekijken of de spoorweg tussen Herentals en Turnhout verdubbeld kan worden.

Zult u dat opnemen in uw beleid? Zult u werk maken van dit dossier?

02.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Camp, Infrabel laat mij weten dat een dubbelspoor tussen Herentals en Turnhout niet mee werd opgenomen in de Vlaamse prioriteiten bij de keuze van de projecten in het strategische meerjareninvesteringsplan.

U weet dat er een dialoog is tussen de federale Staat en de NMBS en de regio's. Vlaanderen heeft dat niet aangeduid als prioriteit, maar dat kan altijd veranderen en ik weet dat u mensen in de Vlaamse regering kent.

Bij het huidige aanbod kunnen de treinen kruisen in Tielen, zo zegt mij Infrabel.

02.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de minister, hetgeen u zegt over die kruising in Tielen, is juist, maar het blijft natuurlijk problematisch, vooral inzake capaciteitsopbouw.

Ik zal het samen met onze liberale collega's opnemen, zodat dit op de lijst met prioriteiten komt te staan. Ik had begrepen dat dit vooral ging over de extra investeringen en dat de NMBS en uzelf als federale minister extra projecten kunnen doen, maar ik begrijp dat u dit project zelf niet hebt weerhouden en dat u het graag wilt opnemen als wij dit op de Vlaamse prioriteitenlijst zetten.

Daarvoor zal ik zeker het nodige lobbywerk doen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rollend materieel in de Kempen" (55009164C)

03 Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le matériel roulant en Campine" (55009164C)

03.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, naast de stiptheid en het aanbod, is een derde frustratie van de pendelende Kempenaar het materieel waarmee wij opgezaagd zitten, wat u overigens vrij letterlijk mag nemen, want hoewel er momenteel wel twee M6-dubbeldekstreinen worden ingezet en het aanbod binnenkort ook iets uitbreidt, zitten wij nog altijd met heel wat verouderde stellen. Zo worden bijvoorbeeld nog steeds de M4-rijtuigen en, nog erger, de gerenoveerde zogenaamde varkensneuzen ingezet, waarvan wij toen al zeiden dat het een erg slecht idee was om daarin nog te investeren, zeker aangezien er geen airco voorzien is.

Het traject van de Kempen naar Brussel is namelijk ook een erg lang traject. Wanneer u bij beter weer onze regio – waarin u zeer welkom bent – eens zal bezoeken, zult u zien dat het echt een drama is. Een aantal weken geleden hebben ook de vakbonden aangeklaagd dat het eigenlijk onverantwoord is om personeel in

dergelijke omstandigheden te laten werken, maar uiteraard geldt dat ook voor de reiziger, die een gebrek aan comfort ervaart.

Mijnheer de minister, hoe zit het met het rollend materieel in globo op uw departement? Hebt u specifiek voor de Kempen verbeteringen in petto?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Camp, in het algemeen is het de bedoeling om het rollend materieel te verbeteren voor iedereen, voor de Kempenaars net zoals voor al de inwoners van België.

In verband met uw vraag informeert de NMBS mij dat ook zij op de hoogte is van de vraag vanuit de Kempen naar het meest moderne treinmaterieel. De NMBS wijst er wel op dat zij nu al zes treinen op de verbinding Turnhout-Binche met M6-dubbeldeksmaterieel met airco inzet. De drukst bezette treinen tussen Turnhout en Brussel rijden ook met airco. In het kader van haar nieuw vervoersplan zullen opnieuw enkele oudere M4-stellen door dubbeldeksmaterieel met airco worden vervangen.

Zoals de NMBS al eerder liet weten, heeft zij inderdaad bekeken of de installatie van airco bij de renovatie van de vierledige stellen mogelijk was. Dat bleek helaas technisch niet mogelijk te zijn, zoals u al zei.

Een overzicht van alle investeringen in de Kempen kan de NMBS niet in het kader van een mondelinge vraag geven. Daartoe kunt u altijd wel een schriftelijke vraag indienen.

De NMBS bevestigt dat de potentiële studie werd afgerond. Momenteel werkt de NMBS aan de businesscase die zal worden voorgelegd aan haar beslissingsorganen. De NMBS wenst voorlopig dan ook niet te communiceren over dit dossier. Zoals ik in mijn inleiding echter al zei, het is de bedoeling om al het rollend materieel te verbeteren en te moderniseren, wat ik bij de begrotingsbespreking nader zal toelichten.

03.03 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, als in de begroting ook de nodige middelen worden uitgetrokken voor modern materieel voor de treinverbindingen in de Kempen, dan zult u daarvoor zeker op onze steun kunnen rekenen.

Bedankt voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: Monsieur le ministre, je ne sais pas si chacun entend bien, mais je trouve que le retour du son n'est pas excellent. Peut-être pourriez-vous augmenter un tout petit peu le son? Avec un casque ou des oreillettes, il passe mieux, mais en salle ce n'est pas vraiment performant.

03.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je vais chercher des oreillettes.

Le **président**: C'est parfait, monsieur le ministre.

(Suspension technique)

03.05 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, vous m'entendez bien?

Le **président**: Beaucoup mieux. Merci, monsieur le ministre.

03.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Je ressemble à un cosmonaute!

Le **président**: Pas de problème, monsieur le ministre: nous allons prendre une photo et l'envoyer sur le net! Il n'y a pas de souci, vous êtes très bien!

04 **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken in het onderzoek naar de reactivering van de spoorlijn 18" (55009195C)**

04 **Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'étude sur la réactivation de la ligne ferroviaire 18" (55009195C)**

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, begin dit jaar liet uw voorganger al weten dat de studie over de reactivering van spoorlijn 18 Hasselt-Pelt gelijktijdig liep met het dossier over de Noord-Zuidverbinding. Uit die laatste studie zou nu blijken dat de geplande spoorlijn alsnog zou moeten wijken voor een tramlijn. De reactivering van de spoorlijn zou niet evident zijn omdat het spoor door beschermd natuurgebied loopt. Bovendien zou een tram meer reizigerspotentieel hebben dan een trein. Nochtans bleek uit een eerdere studie van NMBS, Infrabel en De Lijn dat een treinverbinding over heel wat potentieel beschikt. Toen was er sprake van een gemiddeld potentieel van 6.436 reizigers per werkdag.

Er loopt nog een kosten-batenstudie die invloed kan hebben op de keuze tussen tram en trein. Tegen wanneer mogen we de resultaten van deze studie verwachten?

De cijfers van het potentiële aantal reizigers wijken in de nieuwe studie sterk af van de cijfers uit een eerdere studie. Wat is daarvoor de verklaring? Kunt u dat toelichten?

Een treinverbinding zou een grotere milieu-impact hebben dan een tram of bus. Kunt u dat toelichten? En geldt dat ook wanneer de spoorlijn geëlektrificeerd is?

Kunt u bevestigen dat de keuze voor tram in plaats van trein al definitief is, ondanks de nog lopende kosten-batenstudie?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, in verband met uw vraag heeft Infrabel mij het volgende laten weten. De studie naar de heropening van spoorlijn 18, die een Vlaamse prioriteit is in het strategisch meerjarenplan, op vraag van het Vlaams Gewest, loopt nog, samen met de studie naar de Noord-Zuidverbinding met betrekking tot de weginfrastructuur. De twee worden samen bestudeerd om de wisselwerking tussen beide duidelijk in beeld te brengen.

Eind september werd de eerste fase van het geïntegreerd onderzoek voor het complexe project Noord-Zuidverbinding Limburg afgerond. Het studiebureau stelde dat een sneltram het grootste potentieel biedt als mobiliteitsoplossing en bovendien minder impact heeft op het natuurgebied, zoals u al zei. Er werd voorgesteld om niet langer de treinoptie op de oude spoorbedding van lijn 18 te onderzoeken. Dat zou betekenen dat de studie naar de heropening van spoorlijn 18 vervalst.

Dit zal deel uitmaken van de verdere bespreking tussen de Vlaamse en de federale overheid. Betreffende de studies voor de keuze van andere vervoersmiddelen, zoals bus, tram of sneltram, stel ik u voor contact op te nemen met mijn collega in de Vlaamse regering, mevrouw Lydia Peeters.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

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

05 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oude spoorwegbrug in Eigenbilzen" (55009197C)

05 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vieux pont ferroviaire à Eigenbilzen" (55009197C)

05.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, de oude spoorwegbrug in Eigenbilzen bevindt zich in bijzonder slechte staat. Infrabel heeft onlangs beslist om deze brug te vervangen door een grondaanvulling met daarop een weg. Op die manier ontstaat er opnieuw een verbinding voor gemotoriseerd verkeer. De stad Bilzen zou hierop aangedrongen hebben.

Ik heb hierover enkele concrete vragen. Ten eerste, zou Infrabel ook besloten hebben tot een grondaanvulling indien de stad Bilzen hier niet op had aangedrongen?

Ten tweede, als dat niet zo is, welke waren dan de oorspronkelijke plannen van Infrabel met de brug? Zou de brug voorlopig behouden zijn tot de uitrol van het Spartacusproject? Zou de brug soms afgebroken zijn zonder in vervanging te voorzien?

Ten derde, de kostprijs van de werken bedraagt ongeveer 40.000 euro. Het grootste deel van dit bedrag wordt betaald door Infrabel, zo'n 35.000 euro. Aangezien de stad Bilzen aandrong op een vervanging van de

brug door een grondaanvulling lijkt het mij vreemd dat zij slechts 11 % van de kostprijs van de werken bekostigt. Hoe verklaart u dit?

Tot slot, de grondaanvulling en de daarop aangelegde weg zullen terug verwijderd worden zodra het Spartacusproject wordt uitgerold. Wat is de geraamde kostprijs van deze werken en wie zal deze kost dragen?

05.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, Infrabel laat mij weten dat men niet zou hebben gekozen voor een grondaanvulling met een weg erop indien de stad Bilzen daar niet op had aangedrongen.

Ten tweede, de brug zou oorspronkelijk enkel toegankelijk blijven voor voetgangers en fietsers in afwachting van het Spartacusproject.

Ten derde, de brug was eigendom van Infrabel en het grootste deel van de kostprijs wordt gedragen door de eigenaar van het kunstwerk.

Tot slot, er is geen raming beschikbaar. De genoemde kost zal echter niet voor Infrabel zijn.

05.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord.

Wat mijn laatste vraag betreft, zegt u dat er geen raming is van de kosten van de opruimingswerken omdat die kosten niet door Infrabel zullen worden gedragen? Mag ik er dan van uitgaan dat de stad Bilzen, de andere initiatiefnemer, die kosten zal dragen? Hebt u daar verdere informatie over?

05.04 Minister **Georges Gilkinet**: Dat is misschien een vraag voor de gemeenteraad van de stad Bilzen maar niet voor de commissie voor Mobiliteit van het federale Parlement. Ik heb daar verder geen antwoord op.

05.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik zal daar vanavond werk van maken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 **Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de délestage de carburant" (55009226C)**

06 **Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De procedure voor het lozen van brandstof" (55009226C)**

06.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 18 août dernier, les habitants de Florenville ont constaté qu'un avion délestait son carburant au-dessus de leur territoire. Ce type d'événement aurait eu lieu une seconde fois le 21 septembre, toujours à Florenville. Le délestage est une procédure de sécurité en cas d'incidents techniques.

Confirmez-vous ces deux incidents? Pour quelles raisons l'ordre a-t-il été donné à ces avions de délester? La procédure de délestage a-t-elle été respectée?

Pouvez-vous rappeler les termes de cette procédure de délestage sur le plan opérationnel? Comment les événements s'enchaînent-ils et qui en est responsable?

Des enquêtes sont-elles systématiquement ouvertes pour contrôler le bien-fondé de la décision de délester ou pas? Par qui? Des enquêtes de ce type ont-elles déjà eu lieu? Des litiges en la matière ont-ils déjà été enregistrés? Combien de délestages ont-ils été effectués en Belgique en 2020, et où exactement?

L'impact au sol en matière de protection de l'environnement et de la santé relève des Régions. Lors d'une procédure de délestage, les Régions concernées sont-elles contactées? Une étude d'impact au sol est-elle réalisée?

L'autorité fédérale est chargée de faire respecter la procédure mais les services régionaux ne sont apparemment pas systématiquement mis au courant de la survenance des événements, ce qui empêche la réalisation d'évaluations au sol. La Région wallonne vous a-t-elle sollicité à ce sujet?

Pourquoi ne pas systématiser la communication d'informations sur ce sujet entre l'autorité fédérale et les Régions? La procédure ne devrait-elle pas prévoir un avertissement aux riverains concernés – par l'intermédiaire de BE-Alert, par exemple – ou, à tout le moins, une information a posteriori?

06.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, il s'agit là d'une question très intéressante, et l'information sera communiquée aux riverains par votre intermédiaire. Par ailleurs, j'ai déjà été interrogé à ce sujet par ma collègue ministre régionale, Mme Tellier.

Un délestage de carburant peut être initié par le pilote afin d'alléger l'avion lorsque ses performances sont compromises en raison d'une panne d'un ou plusieurs moteurs en vol. Le pilote peut également y recourir pour réduire la masse de l'avion à une valeur inférieure à la masse maximale à l'atterrissage, lorsqu'il est contraint d'atterrir plus tôt que prévu en raison d'un demi-tour ou d'un déroutement.

Le délestage de carburant n'ayant lieu que lorsque la sécurité d'un avion est menacée, il s'agit d'un phénomène relativement rare. Selon la réglementation, le délestage de carburant en Belgique doit, en principe et dans des circonstances idéales, être effectué au-dessus de la mer du Nord, à plus de 3 000 mètres d'altitude. Lorsque cela n'est pas possible (pour des raisons de sécurité, par exemple), le pilote peut procéder au délestage de carburant à un autre endroit, en évitant si possible les villes, villages et agglomérations.

Le délestage de carburant relève de la responsabilité du pilote et doit être effectué conformément aux procédures d'exploitation des compagnies aériennes approuvées par les autorités de l'aviation civile.

Les compagnies aériennes sont dans l'obligation de signaler ce genre d'incident à leur autorité respective.

Le contrôle aérien joue un rôle de facilitation, au cours de cette procédure, afin d'assurer une séparation suffisante avec les autres appareils notamment. En Belgique, les délestages de carburant doivent être signalés par le contrôle aérien à la Direction générale Transport aérien, sous la forme d'un rapport d'événements liés à la sécurité dans le cadre de la gestion de la sécurité.

Pour ce qui concerne le dossier en question, monsieur Arens, un délestage de carburant a effectivement été opéré, le 18 août, au sud de la Belgique, par un avion B747-800 de la société Cargolux, suite à un problème technique. Aucune indication de délestage de carburant n'a été retrouvée par un de nos contrôleurs aériens skeyes pour le 21 septembre. Cela ne signifie pas nécessairement qu'il n'y a pas eu d'opération de délestage près de la frontière, mais en tout cas que cela ne s'est pas produit sous la facilitation des contrôleurs aériens belges. Par contre, un autre délestage de carburant a bien été enregistré à proximité de la frontière entre la France et le Luxembourg le 30 septembre; il s'agissait également d'un avion B747 de la société Cargolux qui avait déclaré une urgence.

Les délestages de carburant du 18 août et du 30 septembre ont effectivement été rapportés à la Direction générale Transport aérien, conformément aux procédures en vigueur.

Suite à ces événements, j'ai demandé à mon administration d'être tenu au courant de chaque délestage. Je contacterai aussi mon homologue luxembourgeois et demanderai à mon administration d'interpeller la société Cargolux afin d'attirer l'attention de nos voisins luxembourgeois sur le fait qu'une meilleure information est attendue de leur part et de m'assurer que ces pratiques resteront exceptionnelles vu leur impact sur l'environnement.

06.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Cela fait deux incidents à charge de la même compagnie, Cargolux. Je vous remercie donc de vous informer auprès des autorités luxembourgeoises afin de déterminer ce qui s'est passé à cet endroit-là.

Certes, cette matière est régionalisée, mais en cette circonstance, il m'apparaît que BE-Alert devrait informer les habitants des régions concernées puisqu'un tel délestage laisse des traces sur le sol et sur les différentes plantes servant à notre alimentation.

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

07 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le P+R de Viville" (55009230C)

07 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55009230C)

07.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, je me réjouis que l'accord de gouvernement prévoit de refinancer le rail. C'est très important, même fondamental dans la période que nous vivons où nous voulons tous nous battre pour l'évolution positive pour le climat. J'espère que ces nouveaux crédits permettront d'accélérer les travaux nécessaires à la création d'un P+R à Viville.

Le P+R de Viville fait l'objet d'un accord de coopération entre la Région wallonne et l'État fédéral. Il est explicitement repris à l'annexe n°1 de l'accord de coopération du 5 octobre 2018. Un cofinancement régional est prévu à côté du financement fédéral classique. Le P+R de Viville s'intègre dans une réflexion globale de mobilité entre le sud Luxembourg et le Grand-Duché de Luxembourg. Nous avons là-bas les mêmes bouchons que l'on connaît à l'entrée de Bruxelles en période de forte activité.

J'ai posé de nombreuses questions à votre prédécesseur à ce sujet. Je n'ai jamais été très satisfait par ses réponses. Je n'ai jamais compris l'argument qui était le sien selon lequel la modernisation de l'axe 3 devait être réalisée avant le P+R de Viville. La plupart des navetteurs vers le Grand-Duché de Luxembourg partent de la gare d'Arlon, ils ne bénéficieront pas des travaux.

Monsieur le ministre, le plus important, c'est l'avenir: quels engagements prenez-vous en ce qui concerne la création d'un P+R à Viville? Dans quels délais? Allez-vous rapidement mettre ce point à l'ordre du jour du prochain CEMM? Un planning des travaux est-il disponible? Qui est responsable de ce projet à la SNCB?

Le ministre Bellot avait évoqué la création d'un groupe de travail avec le Grand-Duché de Luxembourg à ce sujet. Ce groupe de travail existe-t-il? S'est-il déjà réuni? Pour quelles conclusions? Je vous remercie.

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur le député, je vous communiquerai la réponse qui a été préparée par la SNCB, avec un complément.

Monsieur Arens, comme déjà expliqué par mon prédécesseur et confirmé par la SNCB lors du *road show* du mois d'octobre – auquel vous avez été invité, je suppose, en tant que député et bourgmestre –, des concertations sont menées tous les trois mois entre la SNCB et les chemins de fer luxembourgeois en vue d'étudier l'avenir des liaisons entre le Luxembourg et la Belgique. Ces liaisons sont importantes, notamment pour tous les travailleurs frontaliers, que je sais nombreux dans votre région.

Le P+R de la gare de Viville, selon les informations de la SNCB, n'est pas saturé et une extension ne se justifierait pas actuellement. Voilà la réponse qui m'avait été communiquée par la SNCB. Je compte toutefois bien aborder cette question lors d'une prochaine rencontre avec mon excellent collègue luxembourgeois en charge des chemins de fer, François Bausch, pour remettre à plat ce dossier dont j'hérite en tant que nouveau ministre en charge de la mobilité.

07.03 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. Je compte sur votre engagement dans ce dossier: je vous harcèlerai même jusqu'à obtenir une conclusion concrète sur le terrain!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne 162" (55009232C)

08 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Lijn 162" (55009232C)

08.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, je me réjouis bien sûr du refinancement prochain de la SNCB. Le désinvestissement dans le rail ces dernières années est en partie responsable du ralentissement des travaux. La modernisation de l'Axe 3 (lignes 161 et 162) qui devrait réduire le temps de parcours entre Luxembourg et Bruxelles est attendue par les navetteurs depuis plusieurs décennies. Votre collègue, M. Bausch, sera tout à fait sur la même longueur d'ondes que moi pour cette demande.

Les dernières nouvelles concernant l'accélération de ces travaux étaient malheureusement mauvaises, même si le planning était précis. Il n'y aura pas de fin des travaux avant au moins 2027.

Le refinancement prévu permettra-t-il d'accélérer les travaux de modernisation sur l'Axe 3? Quels crédits seront-ils alloués à Infrabel à cette fin? Le planning des travaux s'en trouvera-t-il modifié? Comment? Quels sont les prochains travaux prévus et quels impacts auront-ils pour les navetteurs? Quelles sont les améliorations qui, selon vous, apparaîtront concrètement sur ce trajet d'ici trois ans, c'est-à-dire d'ici la fin de la législature? Je vous remercie pour vos réponses.

08.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, l'Axe 3 constitue bien évidemment un axe ferroviaire prioritaire pour la Wallonie et pas seulement parce que c'est la ligne que j'emprunte pour venir à Bruxelles et en repartir. Je m'intéresse à toute la Belgique, comme je l'ai dit à Mme Van Camp tout à l'heure.

Cette ligne est importante pour Infrabel, pour la SNCB et pour notre gouvernement. Il est cependant encore trop tôt pour déterminer l'impact des moyens budgétaires pour le ferroviaire sur l'avancement de l'Axe 3. Ces discussions auront lieu au cours des prochaines semaines, d'abord au sein du gouvernement pour déterminer les enveloppes disponibles pour de nouveaux investissements, puis avec les conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel.

De plus, il convient aussi de souligner que l'avancement des travaux ne dépend pas uniquement des moyens financiers disponibles. Infrabel doit en effet pouvoir absorber une éventuelle accélération dans son planning. On ne peut pas faire des travaux dans tous les endroits en même temps.

En ce qui concerne les prochains travaux et leur impact sur la ligne 162, Infrabel nous a communiqué l'inventaire suivant. De travaux en gare de Ciney, comme l'avez certainement observé, entraînent un ralentissement temporaire au niveau de la gare, qui sera déplacée. Il y a aussi des travaux de modernisation entre Ciney et Haversin, en direction du Luxembourg, avec différents services à voie unique, des coupures totales pendant une semaine, normalement à la Toussaint 2021, de travaux de modernisation entre Grupont et Hatrival avec différents services à voie unique, et un ralentissement temporaire au niveau de la gare d'Arlon.

En ce qui concerne les prochaines améliorations que cet énorme chantier va permettre, on annonce fin 2020 une augmentation de la vitesse de référence de 130 à 160 km/h entre Hatrival et la frontière luxembourgeoise.

À la mi-2021, on annonce une amélioration de l'accueil des voyageurs en gare d'Arlon, comme dans d'autres gares, avec le rehaussement des quais, mais aussi ici un allongement. En août 2022, le basculement de tension entre Hatrival et la frontière luxembourgeoise permettra une meilleure fluidité des trains sur les deux réseaux. Fin 2022, ce sera l'amélioration de l'accueil des voyageurs en gare de Ciney, avec également le rehaussement et l'allongement des quais, ainsi qu'une nouvelle gare, si tout va bien.

La SNCB a, de son côté, calculé un gain de temps de parcours de 12 minutes à l'horizon de la mi-2025, au terme des différents travaux sur cette ligne 161 entre Ottignies et la bifurcation de Louvain-la-neuve, et en tenant compte aussi du relèvement de la vitesse entre Libramont et Arlon.

La SNCB m'informe également qu'au terme de l'ensemble des travaux permettant une augmentation de la vitesse sur différents tronçons entre Ciney et Hatrival, entre Bruxelles et Ottignies ainsi qu'entre Namur et Ottignies, on devrait encore gagner 14 minutes supplémentaires à l'horizon 2031. Vivement qu'on y soit! Au final, le temps de parcours entre Arlon et Bruxelles serait de 02 h 28. Mais comme je sais que vous êtes impatient, sans doute préféreriez-vous comme moi que cela aille plus vite, monsieur Arens.

08.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie. Si j'ai posé la question aujourd'hui, c'est précisément parce que je sais que les discussions budgétaires battent leur plein. Je compte, monsieur le ministre, sur votre pouvoir de conviction pour dégager les budgets nécessaires afin d'améliorer le plus rapidement possible cette ligne. Je le disais ce matin à votre collègue dans le cadre de la discussion sur le Fonds Beliris: ce qui se passe sur cette ligne a également un impact important sur la mobilité à Bruxelles. En effet, plus les gens sont satisfaits d'un temps de parcours plus raisonnable, plus ils emprunteront le train et moins il y a aura de voitures à Bruxelles.

08.04 Georges Gilkinet, ministre: Je compte sur votre soutien. C'est déjà très agréable de prendre le train pour le moment, cela le sera encore plus dans quelques années.

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

09 **Samengevoegde vragen van**

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De investeringen in toegankelijkheid bij het spoor" (55009239C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toegankelijkheidsbeleid van de NMBS" (55009849C)
- Nathalie Muylle aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor personen met een handicap" (55010248C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de NMBS-treinstellen" (55010623C)
- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de treinen in de Kempen" (55009606C)

09 **Questions jointes de**

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements en matière d'accessibilité sur le rail" (55009239C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique d'accessibilité de la SNCB" (55009849C)
- Nathalie Muylle à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des trains et des gares aux personnes en situation de handicap" (55010248C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des voitures de la SNCB" (55010623C)
- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des trains en Campine" (55009606C)

09.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 5 oktober 2020 heeft de NMBS aangekondigd dat zij voor nieuwe bestellingen van treinen een autonoom toegankelijk rijtuig wil laten ontwikkelen. De raad van bestuur heeft daarvoor de studiekosten en de bestelling van een paar prototypes al goedgekeurd.

Het is de bedoeling dat in de toekomst rijtuigen worden geleverd waarin ook reizigers met een fysieke beperking zelfstandig kunnen in- en uitstappen, waaraan helaas niet werd gedacht, toen de NMBS vijf jaar geleden 445 M7-rijtuigen bestelde. Ik lees in het persbericht van 5 oktober 2020 dat de NMBS zich erg bewust is van die gemiste kans; uiteraard juichen we toe dat de NMBS dat heeft ingezien.

Behalve de rijtuigen moeten natuurlijk ook de stations toegankelijk worden gemaakt. Daarover wist toenmalig minister Bellot op 22 september 2020 hier in de commissie te vertellen dat het de bedoeling is het aantal integraal toegankelijke stations te verdubbelen van 78 stations vandaag naar 150 stations in 2025.

Mijnheer de minister, kunt u, ten eerste, verduidelijken of van de nog lopende bestelling van M7-rijtuigen, waarvan er nog 395 moeten worden geleverd, alsnog autonoom toegankelijke exemplaren worden geleverd? Slaat de ontwikkeling van autonoom toegankelijke rijtuigen daarentegen enkel op nieuwe bestellingen? Indien ja, betreft het dan bestellingen die nog tijdens de huidige legislatuur zullen worden gedaan?

Over hoeveel rijtuigen zou het gaan? Tegen wanneer zullen ze worden geleverd? Met welk budget zullen ze worden betaald?

Mijn tweede vraag gaat over het toegankelijk maken van stations. Uw voorganger wist te vertellen dat zeven stations zijn aangepakt in 2020. Indien ik goed kan tellen, moeten er, om aan 150 stations te geraken tegen 2025, 72 stations worden aangepakt of meer dan 14 stations per jaar. Met andere woorden, het aantal stations dat per jaar integraal toegankelijk zal worden gemaakt, zal moeten worden verdubbeld, om die ambitieuze doelstelling te halen.

Is de doelstelling van 150 stations realistisch? Indien ja, kunt u meer details geven over welke stations wanneer en met welk budget zullen worden aangepakt?

Mijn derde vraag gaat over de reserveringsapp voor personen die nood hebben aan assistentie. Gewezen minister Bellot heeft op 22 september 2020 aangekondigd dat die app zal worden gelanceerd.

Zal de reserveringsapp ook de reservatietermijn inkorten? Vandaag moeten potentiële reizigers immers telefonisch of via de website assistentie aanvragen. Dat zou ook kunnen via de app. Zal de termijn waarbinnen de reservatie moet gebeuren, worden ingekort?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij graag aan bij de vragen van collega Vandenbroucke. Ik kan daar nog een aantal elementen aan toevoegen. De NMBS heeft een nieuw toegankelijkheidsplan gelanceerd eind september, waarover wij naar aanleiding van een resolutie van de collega's waarschijnlijk nog een hoorzitting in onze commissie zullen organiseren.

Collega Vandenbroucke sprak reeds over de M7-dubbeldekstreinen. Er zullen ook meer perrons aangepast moeten worden. Het aantal stations met aangepaste perrons zal tegen 2025 verdubbelen, zo wordt aangekondigd. Dat wil zeggen dat er meer perrons van 76 centimeter hoog zullen komen.

De ombudsvrouw van de treinreizigers en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap, die de situatie opvolgen, klaagden al meermaals aan dat er een boordtarief wordt aangerekend aan reizigers met een beperking, terwijl ze door die beperking geen gebruik kunnen maken van automaten of digitale kanalen. Die klacht bleef tot op heden zonder gevolg. Voorts is de app van NMBS sinds een update niet meer leesbaar voor personen met een visuele beperking. Het lettertype is kleiner en het is niet meer mogelijk om in te zoomen. Al die relatief kleine problemen bemoeilijken heel erg het leven van wie afhankelijk is van de trein voor zijn of haar verplaatsingen.

Ik verwijs in dit verband ook naar de resolutie over het automatisch opsturen van verminderingskaarten en kosteloze begeleiderkaarten die in de vorige legislatuur werd goedgekeurd en waarin een aantal doelstellingen naar voren werd geschoven.

Mijnheer de minister, wat is uw visie op het toegankelijkheidsbeleid van de NMBS? Wij zullen daarvan binnenkort wellicht kennis kunnen nemen via de beleidsnota. Er staat ook reeds een bepaling in het geëerakkoord, maar het zou goed zijn, als u dat aspect even kunt toelichten.

Op welke manier zal de NMBS dat beleid financieren? Hoe zullen er extra budgetten vrijgemaakt worden voor het toegankelijk maken van de treinen, stations, parkings en verkoopkanalen?

Collega Vandenbroucke verwees reeds naar de hoge ambities en het aantal stations dat per jaar zal moeten worden aangepast. Hebt u hierover overleg gepleegd met de NMBS en Infrabel?

Is het mogelijk om op de eerste bestelde M7-treinen nog een uitschuiftrede te voorzien, zodat de fout, die de NMBS ondertussen ook toegeeft, nog kan rechtgezet worden?

Wat is de planning voor de nieuwe app voor assistentieaanvraag? Zal de NMBS werk maken van de opmerkingen van de ombudsvrouw en de Nationale Hoge Raad?

Welke maatregelen neemt de NMBS om de verzoeken uit de resolutie van vorige legislatuur in te vullen?

Hoeveel liften en vaste hellingen naar de perrons zijn er op heden gepland?

Is er een evaluatie gemaakt van het oude toegankelijkheidsplan, dat nog dateert van 2008?

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het zijn veel vragen, ik kijk uit naar de antwoorden.

09.03 Nathalie Muylle (CD&V): Het was geenszins mijn bedoeling om met mijn vraag op het terrein van de heer Van den Bergh te komen; ik had ze ook tot mevrouw Lalieux gericht, die bevoegd is voor personen met een handicap. De diensten hebben blijkbaar beslist dat u de vraag moet beantwoorden, mijnheer de minister. Ik vind dat eigenlijk wel jammer en ik zal ze herhalen bij mevrouw Lalieux, omdat de minister bevoegd voor personen met een handicap mijns inziens hierin een duidelijke taak heeft. Ik heb rond die visie trouwens het voorbije jaar actief gedebatteerd met de heer Bellot. Nogmaals, ik betreurt dat mijn vraag naar de commissie voor Mobiliteit werd verwezen.

De vorige sprekers hebben de situatie heel goed geschetst. De organisaties en verenigingen voor personen met een handicap en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap, waarmee ik het voorbije

jaar geregeld heb overlegd, gaven aan dat er wel een constructieve dialoog is met de NMBS, maar dat er te weinig garanties zijn op vooruitgang in het dossier, getuige trouwens de gedane bestellingen.

De sector en de verenigingen dringen van oudsher aan op autonome toegankelijkheid van de treinen. We staan daar nog heel ver af. Onlangs nog gaven zij bij mij uitdrukking aan hun ontgoocheling naar aanleiding van een persbericht van de NMBS over het thema.

Maar het is zelfs erger. Vorige week zag ik nog op de trein hoe een persoon in een rolwagen de trein gewoon niet kon verlaten omdat de uitrijplaat in het toestel niet aanwezig was, terwijl dat nochtans aangegeven was. Gelukkig waren er voldoende passagiers om de persoon manueel uit de wagon te tillen. We voelen allemaal aan dat de weg nog lang is en dat er op dat vlak heel wat moet gebeuren.

Met het regeerakkoord is er weer hoop gelet op de duidelijke passage over een evaluatie en het aangekondigde actie- en stappenplan om de toegankelijkheid te verbeteren. Hopelijk zult u, samen met uw collega bevoegd voor personen met een handicap, het dossier vastnemen en daar ook overleg over plannen met de betrokkenen zelf via hun organisaties en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap.

Hoe ziet u een beleid inzake toegankelijkheid? Wat is uw actieplan? Wat is de timing? Met wie zult u overleg plegen?

09.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de collega's hebben de situatie al voldoende geschetst en ik zal dan ook onmiddellijk mijn vragen stellen.

Ten eerste, welke middelen trekken de NMBS en Infrabel uit voor de te behalen ambities?

Ten tweede, kunt u meer details geven over de initiatieven die op korte termijn de toegankelijkheid moeten verbeteren?

Ten derde, de reeds bestelde M7-rijtuigen hebben een instaphoogte van 72 cm met een hellend vlak van 66 cm, een tussenoplossing voor de perrons op 55 en 76 cm. Heeft men overwogen om een deel van de bestelling van de 445 M7-rijtuigen alsnog aan te passen? Zo niet, waarom was dat niet mogelijk?

Ten vierde, voor wanneer is de opvolgbestelling van de M7-rijtuigen gepland? Kan de toegankelijkheid daarbij dan wel verzekerd worden?

Tot slot, heeft de NMBS de ambitie om elke treinverbinding op termijn uit te rusten met minstens 1 multifunctioneel rijtuig dat al dan niet autonoom toegankelijk is? Zullen ook andere types treinstellen, vooral die welke nog lange tijd op onze spoorwegen zullen rijden, prototypes van een multifunctioneel rijtuig krijgen?

09.05 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de minister, de collega's hebben het dossier al geschetst en mijn specifieke vragen hebben betrekking op de Kempen. In de artikels las ik dat de perrons heraangelegd zullen worden en bij ons in de Kempen is er dan nog wel wat werk aan de winkel.

Wanneer mogen wij de aanpassingen verwachten in onze regio?

We hebben het al over de varkensneustreinen gehad en ik heb toen van u gehoord dat de NMBS nog met communicatie over het plan van aanpak zal komen.

De collega's hebben ook verwezen naar het probleem van de reservaties vooraf. Er zijn heel wat verschillen tussen de stations, want in Turnhout en Mol moet men drie uur van tevoren reserveren, terwijl het in Herentals en Geel nog steeds om 24 uur gaat. In Tielen en Olen is het bovendien voor personen met een mobiele beperking nog steeds onmogelijk om de trein te nemen, zelfs niet als men het 24 uur van tevoren aanvraagt. Wat zult u daaraan doen?

Wat de toegankelijkheid betreft, moeten we trouwens verder dan het materieel en de perrons kijken, want de volledige stationsomgeving dient vaak aangepakt te worden. In het station van Herentals zijn er nog steeds trappen, waardoor reizigers in een rolstoel, die assistentie nodig hebben, over de treinsporen begeleid moeten worden. Dat is niet alleen onveilig maar ook onpraktisch. Zal in uw prijzenswaardige plan om de toegankelijkheid te verbeteren, ook daaraan gedacht worden?

09.06 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, de toegankelijkheid is voor mij een prioriteit en ik heb dus een lang antwoord voor u, maar ik heb begrepen dat er nog debatten zullen volgen in de commissie naar aanleiding van de bespreking van de resolutie hierover ingediend door de collega's van Ecolo-Groen, waarover een grote consensus bestaat, denk ik.

De NMBS laat mij weten dat het financieren van de toegankelijkheid van treinstations, parkings en verkoopkanalen vervat is in het reguliere investeringsplan van de NMBS. Bij de aanleg of de vernieuwing van de stations en perrons voorziet de NMBS in de toegankelijkheid conform verordening nr. 1300/2014 van de Europese Commissie betreffende de technische specificatie inzake de interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit. Ook bij de aankoop van treinen wordt gekeken naar deze Europese regelgeving.

In 2014 werden de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding herverdeeld en daarmee ook de bevoegdheden tussen de verschillende bedrijven. De toegankelijkheidsplannen die dateren van vóór 2014, moeten dan ook in de context van de toenmalige bevoegdheden van de bedrijven worden bekeken. In 2016, dus acht jaar na het oude toegankelijkheidsplan waaraan u refereert, stelden de NMBS en Infrabel conform de Europese regelgeving het nationale implementatieplan inzake toegankelijkheid op en namen daarin de referentiehoogte van 76 centimeter voor de perrons op. Perronwerken en meer bepaald de verhoging tot 76 centimeter zijn ondertussen een essentieel element om de toegankelijkheid tot onze treinen te verbeteren. Dat gebeurt in overleg tussen de NMBS en Infrabel en het is een van mijn prioriteiten.

De NMBS gaat geregeld in overleg met haar structurele partners die de belangen van personen met een handicap behartigen: de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap en het Raadgevend Comité van de Treinreizigers. Daarnaast heeft de NMBS ook geregelde contacten met andere belangenorganisaties, zoals Unia, Inter, Licht en Liefde, Connect, vzw NOOZO, de Adviesraad toegankelijkheid Leuven enzovoort.

Voor het toegankelijk maken van het M7-materiaal werd bijvoorbeeld een werkgroep opgericht met stakeholders. Zij krijgen de kans om ervaringsdeskundigen te betrekken, een maquette te bezoeken, testen uit te voeren en opmerkingen te formuleren. Die werkgroep blijft bestaan zolang het project lopende is. Vandaag zijn 77 stations volledig toegankelijk met drempelloze toegang tot de perrons, waar nodig met een lift of helling, toegang tot de ticketautomaat, een perronhoogte van 76 centimeter en een tactiele geleiding voor blinden en slechtzienenden. De NMBS wil in 2030 beschikken over 250 integraal toegankelijke stations en daarmee 85 tot 90 % van het aantal reizigers bereiken.

De timing en de reikwijdte waarbinnen de NMBS haar ambitie zal kunnen realiseren, is afhankelijk van de grootte van het investeringsbudget, welke discussie momenteel in de regering lopende is.

De NMBS wil dat reizigers met een beperkte mobiliteit maximaal autonoom de trein kunnen nemen. Dat principe staat centraal in haar nieuw toegankelijkheidsbeleid. In dat kader besliste de NMBS dat de standaard perronhoogte 76 centimeter wordt, naar de Europese norm, en dat alle nieuwe bestellingen van multifunctionele rytuigen een instaphoogte van die hoogte moeten krijgen. Het is technisch niet mogelijk om de instaphoogte van de reeds bestelde multifunctionele M7-rytuigen van 63 naar 76 centimeter te brengen, noch om die rytuigen van een uitschuiftrede te voorzien. Zulke ingrepen zouden immers een volledige herindeling van de rytuigen betekenen. Net om die reden ontwerpt de NMBS samen met de constructeur een volledig nieuw prototype van het multifunctionele rytuig met uitschuiftrede en autonome toegang op 76 centimeter. De NMBS zal dit nieuwe rytuig samen met het bestaande multifunctionele rytuig van de eerste bestelling met toegang op 63 centimeter inzetten in de commerciële dienst. Daardoor zal elke M7-trein steeds twee rytuigen met een functionele ruimte bevatten en een hellend vlak binnen het rytuig voor reizigers met een rolstoel, kinderwagen, fietsen of grote bagage.

De app voor de assistentievraag zal de reiziger in staat stellen om sneller en eenvoudiger assistentie aan te vragen. Het is dus de manier waarop de aanvraag gebeurt die voor tijdswinst zal zorgen. Vandaag moet de klant immers telkens opnieuw dezelfde informatie ingeven bij een assistentievraag. De NMBS wil streven naar een systeem waarbij dit niet meer hoeft.

Dan kom ik tot de vragen van de heer Van den Bergh over het toepassen van het spoortarief voor reizigers met een beperking, de leesbaarheid van de app en de automatische opsturing van de verminderingskaarten.

Het boordtarief werd ingevoerd om discussie en agressie tegenover het personeel te verminderen. Behalve in enkele zeer specifieke gevallen kan de treinbegeleider het boordtarief dan ook niet uitschakelen.

De situatie is voor zowel de reizigers zonder biljet als voor de treinbegeleiders zeer duidelijk. De NMBS heeft in het verleden reeds uitgelegd waarom men hiervoor geen uitzondering wenst te maken. De NMBS verkoopt haar biljetten via heel wat kanalen en biedt ook assistentie om een biljet aan te kopen.

Met betrekking tot uw opmerking over de toegankelijkheid van de app laat de NMBS weten dat zij recent geen wijzigingen heeft doorgevoerd. Uit ervaring weet men echter dat de update van een besturingssysteem voor problemen kan zorgen.

De NMBS zal binnenkort wel een nieuw applicatie voor smartphones uitbrengen. Die wordt momenteel getest. Men werkt hiervoor met AnySurfer, die een audit zal uitvoeren en de NMBS zal bijstaan om de app, indien nodig, nog te verbeteren voor slechtzienden. De NMBS laat mij weten dat zij hieraan veel aandacht besteedt.

Dan kom ik tot de automatische opsturing van de verminderingskaarten. De NMBS heeft de administratieve afhandeling van de procedure reeds vereenvoudigd. Het blijft momenteel wel nodig dat reizigers hiervoor in het station langskomen. Er wordt daarbij een link gemaakt tussen de identiteitskaart van de reiziger met de Kruispuntbank.

Zodra de informatie geverifieerd is, wordt de verminderingskaart onmiddellijk afgeleverd. De NMBS verwacht dat zij de kosteloze begeleidingskaart in de lente van 2021 op dezelfde manier ter beschikking zal kunnen stellen. Hiermee zal de duur van de procedure ook verkorten.

Dan kom ik tot de vraag van mevrouw Van Camp over de toegankelijkheid in de Kempen. U vraagt naar een uitbreiding van de dienstverlening voor personen met een beperkte mobiliteit in de Kempen. Van de 15 Kempense stations zijn er 9 die nog integraal toegankelijk moeten worden gemaakt: Balen, Berlaar, Essen, Duffel, Heist-op-den-Berg, Herentals, Lier, Nijlen en Olen.

De stations waar de assistentie aan personen met beperkte mobiliteit wordt gegarandeerd, werden gekozen aan de hand van een aantal criteria zoals de bereikbaarheid van de perrons voor rolstoelgebruikers, de grootte van het station en de geografische ligging. Op dit ogenblik zijn er geen concrete plannen om deze assistentie uit te breiden naar Tielen en Olen. Reizigers die assistentie wensen bij het opstappen, worden gevraagd zich aan te bieden in het station van Geel of Turnhout. Ook het terugbrengen van de reservatietermijn in Herentals en Geel staat op dit ogenblik niet op de agenda.

Het zijn niet de opstapmiddelen die de grote kosten zijn, wel het voorzien in personeel om in de periode van de eerste tot en met de laatste trein in assistentie te kunnen voorzien. Om een permanentie te verzekeren, zeven dagen op zeven, vierentwintig uur op vierentwintig, is een bijkomende opstelling van zes voltijdsequivalenten op jaarbasis nodig.

Ik eindig met te zeggen dat de toegankelijkheid van treinen en van perrons middelen vergt. Ik reken op uw steun om deze middelen te kunnen krijgen bij de onderhandelingen in de regering.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord, waarvoor ik u de nodige tijd heb gelaten.

09.07 Minister **Georges Gilkinet**: Het is dan ook een belangrijk onderwerp.

09.08 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord.

Wat u hebt gezegd is cruciaal, met name dat de investeringsenveloppes van de NMBS en Infrabel bepalend zullen zijn voor de ambities die deze legislatuur inzake toegankelijkheid zullen worden gehaald. Ik zeg u alvast mijn volle steun toe als het gaat om daarvoor geld uit te trekken.

Enkele observaties bij uw antwoord. Het is jammer dat de gemiste kans van de M7-rijtuigen niet valt recht te zetten en we dus moeten wachten op de autonoom toegankelijke rijtuigen, die nog moeten worden ontwikkeld en besteld. De vraag is wanneer we die voor het eerst zullen zien rijden.

Ten tweede, wat de stations betreft, spreekt u over 77 integraal toegankelijke stations, waar uw voorganger het al over 78 had. Ik hoop, eerlijk gezegd, dat we vooruitgaan in plaats van achteruit. Over de haalbaarheid van 150 tegen 2025 hebt u nog niets kunnen zeggen. Dat zal inderdaad te maken hebben met de investeringsenveloppes.

Wat de app betreft, heb ik toch goed begrepen dat de investeringstermijn verkort zal worden als die klaar is? Als dat zo is, zou dat goed nieuws zijn. We zullen het alleszins nog vaker hebben over dit onderwerp.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord, maar dit debat is zeker niet gesloten.

De regering zal zich immers over de beschikbare middelen moeten buigen en onze commissie zal een hoorzitting organiseren, net als een debat over de resolutie. Wij blijven dit dus zeker opvolgen.

De onvoldoende toegankelijkheid van de M7-rijtuigen in de eerste bestelling is natuurlijk een dramatische gemiste kans. Wel is het er perspectief dat de nieuwe multifunctionele rijtuigen ook in het materieel van de eerste bestelling kunnen worden ingepast. Op termijn kan er dus toch nog iets gebeuren inzake toegankelijkheid, maar we zullen nog wat geduld moeten hebben.

Wat het boordtarief betreft, blijf ik een ongemakkelijk gevoel hebben bij de heel rigide manier waarop daarmee wordt omgegaan. Niet iedereen kan immers even gemakkelijk overweg met automaten of het digitaal bestellen van tickets.

Ook wat het automatisch versturen van verminderingsskaarten betreft, blijf ik met het gevoel zitten dat het allemaal wel wat klantvriendelijker en gemakkelijker toegankelijk gemaakt zou kunnen worden. We zullen het daarover ongetwijfeld in de volgende maanden nog hebben.

09.10 Nathalie Muylle (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

U verwees naar het investeringsprogramma en investeringen zijn effectief belangrijk, maar een dergelijk dossier heeft ook de dynamiek nodig van een minister die toegankelijkheid even belangrijk vindt als veiligheid en stiptheid. Mijn ervaringen in het laatste jaar hebben mij getoond dat die soms wat ontbrak. We hebben die dynamiek nodig en deze discussie wordt voortgezet. Ik zal zeker steun zoeken voor de nodige investeringen.

09.11 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ook ik dank u voor het uitgebreide antwoord en we kijken uit naar het investeringsprogramma en uw toelichting bij de beleidsnota.

Bij de discussie over de toegankelijkheid van stations wil ik ook uw aandacht vragen voor de overstapstations. Het station van Herentals is het overstapstation bij uitstek binnen onze vervoerregio, de Kempen. Ook daar moet de toegankelijkheid dus verhoogd worden.

Niet alleen de M7-rijtuigen moeten autonoom toegankelijk zijn; misschien moet er ook gekeken worden naar de andere rijtuigen en kan er daar innoverend gewerkt worden. Die toegankelijkheid geldt niet alleen voor personen met een beperking maar ook voor mensen met een buggy en dergelijke. Dat vereist heel veel aandacht. Ik kijk dan ook uit naar de hoorzitting die binnenkort zal gepland worden.

09.12 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik apprecieer dat u een eerlijk antwoord geeft.

U zegt heel duidelijk dat er geen verbeteringen gepland zijn betreffende de reservaties en de mogelijkheden voor mensen met een mobiliteitsbeperking om in meer stations bediend te kunnen worden. Ik apprecieer uw eerlijkheid, maar ik ben het uiteraard niet eens met uw antwoord. U zegt ook dat daarvoor gewoon te veel middelen nodig zijn.

Ik hoop dat u in elk geval een andere lijn trekt ten opzichte van het verleden. In het verleden werden er dorpen met een overweg, zoals Braibant, ondertunneld. Ik weet niet wat daarvan de precieze kostprijs was. Er is bijvoorbeeld ook het megalomane project van het station in Bergen, waar meer dan 300 miljoen euro tegenaan werd gegooid. Men zegt wel eens dat de beschaafdheid van de maatschappij zich laat meten aan hoe men omgaat met de zwaksten. Ik vind het wraakroepend dat wij dan moeten vaststellen dat er voor die

toegankelijkheid geen geld is. Ik had gehoopt dat u een andere lijn zou trekken.

Ik bekijk het graag mee. Ik wacht op uw concrete plannen om te zien wat u precies van plan bent en wat er inzet op het vlak van toegankelijkheid.

Le **président**: Je pense que l'on peut clôturer ce point sur une thématique très importante dont nous aurons certainement l'occasion de reparler à l'avenir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- **Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "De Infrabel Academy" (55009302C)**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'ouverture de l'Infrabel Academy" (55010411C)**

10 Samengevoegde vragen van

- **Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "L'Infrabel Academy" (55009302C)**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opening van Infrabel Academy" (55010411C)**

10.01 Patrick Prévot (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon la presse, dans quelques mois, l'Infrabel Academy, la première école du rail de Belgique, sera inaugurée. Cette école permettra au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de centraliser toutes les formations aux métiers du rail qu'il dispense sur un seul et même site.

Monsieur le ministre, que pouvez-vous nous dire sur l'Infrabel Academy? À quelle date ouvrira-t-elle ses portes? Comment la formation se déroulait-elle auparavant? Combien d'élèves pourront-ils intégrer cette école? Combien de formations seront-elles dispensées? Combien de temps chacune de ces formations durera-t-elle? Pouvez-vous nous donner davantage d'informations sur le cursus, si je puis m'exprimer ainsi? À l'avenir, si le nombre d'inscrits venait à augmenter, d'autres écoles pourraient-elles être ouvertes ou la logique est-elle de rester sur un seul et même site pouvant éventuellement être étendu en cas de succès de l'Infrabel Academy?

10.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik wil graag van de gelegenheid gebruikmaken om de minister te feliciteren met zijn functie en hem te verwelkomen in onze commissie. Ik hoop dat we elkaar nog veel mogen zien, want zoals u ongetwijfeld weet, mijnheer de minister, worden in deze commissie bijzonder veel mondelinge vragen gesteld. Dat zult u ook merken aan de vragenlijst van vandaag. Ik hoop dat we elkaar zeer frequent mogen ontmoeten en hopelijk bij gelegenheid ook eens in levende lijve.

Wat de opening van de Infrabel Academy betreft, heeft Infrabel in Sint-Jans-Molenbeek haar eerste school voor spoorberoepen geopend. Die school biedt de mogelijkheid om uit meer dan 500 interne opleidingen te kiezen. Er zullen daar 80 personen tewerkgesteld worden en men zal ook een beroep doen op externe experts.

Bij de opening van het opleidingscentrum rijst ook de vraag hoe een en ander zich verhoudt tot de rest van het personeelsbeleid, zoals dat wordt aangestuurd door HR Rail.

Vindt u het nog steeds een verstandige taakverdeling dat de NMBS, Infrabel en HR Rail alle drie taken dragen op het vlak van personeelsbeleid, met als gevolg dat er vandaag de facto drie personeelsdiensten bestaan voor twee overheidsbedrijven? Of bent u het ermee eens dat de volledige delegatie van het HR-beleid aan de NMBS en Infrabel een stuk efficiënter en effectiever zou verlopen dan de bestaande driedeling?

10.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, je remercie M. Prévot et M. Roggeman pour leurs questions.

Mijnheer Roggeman, ik heb zelf al vele vragen gesteld. Het is dus geen probleem om nu te proberen u zo goed mogelijk te antwoorden.

Mij antwoord is wel in het Frans opgesteld. Mijn excuses daarvoor, mijnheer Roggeman, maar u verstaat

heel goed Frans.

Messieurs, je suis très heureux de vous parler de ce beau projet d'Infrabel Academy développé par Infrabel. Jusqu'à présent, les formations d'Infrabel étaient dispensées principalement de façon décentralisée. Pour les nouveaux engagés, il fallait souvent apprendre la pratique sur le terrain via un accompagnement, après avoir suivi une formation théorique. Il n'existait pas de réelle formation aux métiers du rail qui sont très spécifiques, comme vous le savez.

Après l'ouverture de la première école du rail en Belgique, plus de 300 formations seront centralisées et données sur le site de l'Infrabel Academy à Molenbeek. À terme, 500 personnes par jour pourront être formées à 40 métiers différents. Cela ira du poseur de voies au contrôleur de la circulation ferroviaire au sein des cabines de signalisation, en passant par le soudeur ou la soudeuse et le ou la spécialiste des caténaires. Bref, tous les métiers de l'infrastructure ferroviaire et tout ce qui les soutient sont représentés au sein de l'Infrabel Academy.

La durée de ces formations est évidemment variable. Au terme de leur écolage, Infrabel mise sur de nouveaux collaborateurs et de nouvelles collaboratrices prêts à intégrer une équipe et à travailler immédiatement sur le terrain et au fait des dernières technologies. Je me permets d'insister sur les deux genres et sur la diversité du personnel au sein de la SNCB, ce qui figure – on aura l'occasion d'en discuter – dans ma note de politique générale que vous recevrez incessamment sous peu.

Cette académie ne s'adresse pas uniquement aux étudiants, aux futurs nouveaux travailleurs de la société. Des formations continues seront aussi proposées au personnel du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans un panel très large qui va du développement comportemental à la digitalisation. Infrabel entend donc clairement former de nouveaux collaborateurs mais aussi investir dans son personnel pour développer encore ses compétences. Il n'est aujourd'hui pas prévu de dupliquer cette initiative centralisée.

Mijnheer Roggeman, u vindt het niet normaal dat er twee personeelsdiensten zijn voor het spoorvervoer. Men ziet dat Infrabel Academy specifiek is voor Infrabel. Ik heb er niet voor gekozen om te werken met twee maatschappijen, maar het is toch logisch dat Infrabel zelf de vorming van haar toekomstige en huidige werknemers organiseert. Ik sta open voor elke innovatie die positief is voor de toekomst van de bedrijven en voor de trein.

10.04 Patrick Prévot (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. On vous sent effectivement enthousiaste à l'idée de ce projet, ce qui est compréhensible. En effet, pour disposer d'un service au public efficace, il faut impérativement s'appuyer sur des femmes et des hommes correctement formés et – comme vous l'avez souligné à juste titre – qui auront pu, tout au long de leur carrière, bénéficier d'une formation continue.

Nous ne pouvons dès lors que nous féliciter d'un tel projet, et nous ne manquerons pas de suivre son évolution au cours des prochaines semaines et des prochains mois, dans l'attente de l'inauguration officielle de cette académie. Quoi qu'il en soit, sur papier, il s'agit là d'un très beau projet, et je vous encourage à en mener d'autres du même acabit.

10.05 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord, dat mij aangenaam verrast.

Ik ben het met u eens dat de aanwezigheid van twee personeelsdiensten logisch zou zijn. De NMBS en Infrabel hebben inderdaad bedrijfsgebonden specifieke kenmerken. Wat u zegt, is zeer correct. Het is logisch dat Infrabel zelf haar vormingen organiseert. Ik zou er zelfs nog iets aan willen toevoegen: het zou logisch zijn dat de NMBS en Infrabel de verantwoordelijkheid krijgen voor het volledige personeelsbeleid voor hun eigen medewerkers. Geef ze de volle gelegenheid om zelf te investeren in waardevolle medewerkers, laat ze zelf de selectie organiseren en laat ze zelf het bevorderingsbeleid organiseren. Het zou logisch zijn te werken met twee personeelsdiensten, maar vandaag zijn er drie. Dat is een beetje van het goede te veel.

De huidige situatie is niet efficiënt, maar ik verneem van u dat u openstaat voor elke innovatie die positief is voor de toekomst. Ik concludeer daaruit dat u ook de ontbinding van HR Rail wil overwegen, wat mij aangenaam verrast. Ik hoop dan ook op de steun van de Ecolo-Groenfractie bij ons wetsvoorstel ter zake.

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

11 **Samengevoegde vragen van**

- **Joris Vandenbroucke** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over **"De heropstart van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters" (55009318C)**

- **Anneleen Van Bossuyt** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over **"Het station Gent-Sint-Pieters" (55009532C)**

11 **Questions jointes de**

- **Joris Vandenbroucke** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur **"La reprise des travaux à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55009318C)**

- **Anneleen Van Bossuyt** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur **"La gare de Gand-Saint-Pierre" (55009532C)**

11.01 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, er is iets dat u steeds voor ogen moet houden in de komende jaren. Het drukste reizigersstation van Vlaanderen ligt in Gent, met name het station Gent-Sint-Pieters. Dat staat al sinds 2005 in de stellingen voor een broodnodige renovatie en uitbreiding. In 2018 is de tweede fase van de renovatie, die intussen al vijftien jaar loopt, stilgelegd omdat het project te duur dreigde uit te vallen.

Begin dit jaar kwam dan het goede nieuws dat er herziene plannen zijn die ook voorzien in spooroverkappingen en dergelijke. De nieuwe streefdatum is 2027 voor een volledig gerenoveerd en uitgebreid station in Gent-Sint-Pieters.

Daarover heeft voormalig minister Bellot in oktober 2019 gezegd dat de streefdatum van 2027 maar haalbaar zal zijn "mits de vergunning tijdig wordt verkregen en onder voorbehoud van mogelijke obstakels zoals juridische procedures en onvoorziene omstandigheden." Ik hoop dus dat u vandaag op zijn minst zult kunnen bevestigen dat de streefdatum van 2027 behouden kan blijven.

Ondertussen heeft de NMBS een nieuw en ambitieus vervoersplan voorgesteld voor 2020-2023. Bij de roadshow werd zeer expliciet gesteld dat de noodzakelijke versterking van het voorstadsnet rond Gent, die de mobiliteit in de hele regio ten goede zal komen, geremd wordt door de capaciteitsbeperkingen die voortvloeien uit de aanhoudende werken aan het station Gent-Sint-Pieters. In het belang van de bereikbaarheid van de stad Gent en de uitgebreide Gentse regio, is het zeer belangrijk dat de tweede fase van de werken aan het station Gent-Sint-Pieters stipt en vlot verloopt.

Daarom stel ik u graag een aantal vragen.

Is er ondertussen een aannemer aangesteld voor de uitvoering van de tweede fase van de vernieuwing van het station van Gent-Sint-Pieters? Kunt u ons vertellen wanneer de werken precies heropgestart zullen worden? Wat is de voorziene timing voor de oplevering? Wordt de vooropgestelde deadline van 2027 gehaald? Zo niet, waarom niet?

11.02 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Ik ga niet alles herhalen wat collega Vandenbroucke heeft gezegd. Maar ik mag misschien ook wel in zijn naam spreken, als ik u zeg dat u in ons partners zult vinden die samen aan hetzelfde zeel zullen trekken om eindelijk vooruitgang te krijgen in de werken aan het station van Gent-Sint-Pieters.

Volgens mij is het onaanvaardbaar dat de werken aan zo'n belangrijk station zo lang duren. Ter vergelijking, het megalomane renovatieproject van het station in Berchem vervoert een substantieel kleiner aantal reizigers. Daar zijn de werken gestart in 2013. Dat station zal opgeleverd worden in 2023.

In Gent-Sint-Pieters zijn de werken begonnen in 2005. Er wordt nu voor het einde van de werken over 2027 gesproken. Het disproportionele daarvan is nu wel heel erg duidelijk.

Een aantal van mijn vragen overlappen de vragen die de heer Vandenbroucke al heeft gesteld. Een vraag die hij nog niet heeft gesteld en die ik toch graag aan u zou stellen, is de volgende.

Gaat u ermee akkoord dat met het oog op een duurzame mobiliteit veel meer tijd moet worden gegeven aan het meest drukbezochte stations in Vlaanderen?

Hoe verklaart u dat de werken al zo lang aanslepen?

Net zoals de heer Vandenbroucke had ik een vraag over de aannemers maar ook nog een andere vraag.

Is intussen al een bestek uitgeschreven voor de werken die op stapel staan?

Ten slotte, behalve de vraag van de heer Vandenbroucke of er al een datum is waarop de werken zullen worden hernomen, heb ik ook de hiernavolgende vraag.

Zal u zich ertoe engageren die datum te vervroegen? Zal u erop toezien dat de streefdatum voor het einde van de werken niet nogmaals wordt uitgesteld?

De heer Vandenbroucke wees er al op dat die datum al in 2027 ligt.

Verbindt u zich ertoe dat de werken niet nogmaals worden uitgesteld?

11.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandenbroucke, mevrouw Van Bossuyt, over het station Gent-Sint-Pieters geeft de NMBS mij de hiernavolgende specifieke informatie.

Bij het bepalen van de prioriteiten steunt de NMBS zich op verschillende criteria.

Er wordt een keuze gemaakt op basis van de strategische doelstellingen, waarvan de belangrijkste de volgende zijn: ten eerste, het realiseren van autonoom toegankelijke stations waarbij het target 250 autonoom toegankelijke stations in 2030 is en het daarmee bereiken van minstens 85 % van de reizigers; ten tweede, het verduurzamen van het voor- en natransport door het uitbreiden van de fietsstalcapaciteit tot 150.000 parkeerplaatsen; ten derde, een parkeerstrategie die een gegarandeerde plaats aan haar klanten biedt en, ten vierde, de standaardisatie van de infrastructuur en de uitrustingen.

Bovendien wordt gesteund op een multicriteriabebod, waarbij rekening wordt gehouden met de staat van de infrastructuur in het betrokken station en op de lijn, de bezettingsgraad van parkings en fietsstallingen, safety- en securityaspecten en opportuniteiten die ontstaan door geplande spoorvernieuingswerkzaamheden.

Uiteraard is ook het potentieel van het station een belangrijke factor. Dat potentieel wordt bepaald aan de hand van de evolutie van het aantal reizigers en de aard van het station, zoals vertrek, bestemming, stedelijk en dies meer, maar ook op basis van opportuniteiten in de stationsomgeving, zoals stedelijke ontwikkelingen door derden, de verbetering van de bereikbaarheid van het station en de uitbreiding van het lokale aanbod van openbaar vervoer.

Voor het project Gent-Sint-Pieters werd van bij het begin van het project geopteerd voor een gefaseerde aanpak.

De renovatie werd daarvoor opgesplitst in twee overheidsopdrachten. Aangezien de inschrijvingsprijzen voor de tweede fase van het station, perrons 7 tot 1, de financiële draagkracht van de NMBS overschreden, kon deze fase tot twee maal toe niet gegund worden en diende het ontwerp voor het station aangepast te worden. Het was niet mijn verantwoordelijkheid, dat hebt u begrepen, u weet dat.

Eind vorig jaar werd hieromtrent een consensus bereikt tussen de stad Gent en de NMBS. Het bestek werd ondertussen uitgeschreven en aan de geselecteerde aannemers overgemaakt op 1 oktober 2020. Dat is een belangrijke datum. De gunning is voorzien voor het tweede kwartaal van 2021. Het streefdoel is om de werkzaamheden te starten na de zomer van 2021, dit uiteraard onder de voorwaarde dat de omgevingsvergunning tijdig wordt bekomen en dat de opdracht voor de werkzaamheden kan gegund worden.

Eens de werkzaamheden kunnen aanvangen, zal de NMBS er uiteraard nauw op toezien dat deze op een zo kort mogelijke termijn gerealiseerd worden, uiteraard rekeninghoudend met de continuïteit van de dienstverlening aan de klant in het grootste station van Vlaanderen.

Hoewel het de intentie van de NMBS was om de stationswerken tegen eind 2027 te kunnen afronden, wordt

er momenteel geëvalueerd of deze timing inderdaad haalbaar is, in het licht van de lopende procedure voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning en de gunning van de werken en ook rekeninghoudend met de buitendienststellingen van de sporen die deze werken vereisen.

11.04 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u moet ons natuurlijk niet overtuigen met betrekking tot alle redenen waarom het station moet gerenoveerd worden en liefst zo snel mogelijk. Ik dank u voor een aantal concrete antwoorden.

Ik maak mij wel zorgen over de allerlaatste zinnen die u uitsprak, meer bepaald toen u zei dat hoewel de deadline op 2027 is gesteld, deze nu wordt geëvalueerd in het licht van. Voor mij is dat *ambtenarees* voor het zou wel eens kunnen dat die deadline weer wordt opgeschoven.

Mijnheer de minister, ik hoop echt dat dit niet het geval zal zijn. Ik hoop echt dat u er alles aan zult doen om te vermijden dat wij nog langer dan 2027 moeten wachten op een station dat af is. In 2027 zullen wij 22 jaar na aanvang van de werken zijn. Vorig jaar communiceerde uw voorganger dat de nieuwe deadline, die reeds vier of vijf keer opschoof, op 2027 ligt. Ik hoop dus, en ik zal u daar zeer dankbaar voor zijn, en met mij collega Van Bossuyt en heel de Gentse gemeenteraad, dat op zijn minst de deadline van 2027 kan gevrijwaard worden. Daarop reken ik echt.

11.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de minister, u vermeldt allerlei zaken zoals de strategische doelstellingen, multicriteria benadering, het potentieel van het station en de opportuniteiten in het stationsomgeving.

Ik nodig u graag uit om eens naar het station van Gent-Sint-Pieters te komen. U zult zien dat er zelfs geen vraagtekens moeten worden geplaatst bij de vraag of dat station aan die criteria voldoet. Dat spreekt voor zich.

Bedankt voor de data die u hebt gegeven. Ik onthoud vooral dat de werken de volgende zomer zouden starten.

Het woordje "hoewel" heb ik hier op mijn blad omcirkeld. Dat baart mij net als de heer Vandenbroucke echt wel zorgen. Ik hoop dat u zich niet verschuilt achter andere zaken. Dat is bij uw voorganger vaak gebeurd. Ik hoop dat u het roer kunt omgooien, zodat de Gentenaren en alle pendelaars die dagelijks van het station Gent-Sint-Pieters gebruikmaken eindelijk kunnen gebruikmaken van een duurzame mobiliteit in een kader dat die naam waardig is.

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

12 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. het onderzoek naar de verduurzaming van het spoorvervoer" (55009319C)

12 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement de l'étude sur la durabilisation du transport ferroviaire" (55009319C)

12.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, in het federale onderdeel van het nationale klimaatplan, dat eind 2019 werd goedgekeurd, staat dat de NMBS de verduurzaming van het spoorvervoer zal onderzoeken. De FOD Mobiliteit heeft aan het studie bureau Transport & Mobility Leuven de opdracht gegeven een kosten-batenanalyse uit te voeren naar het verder verduurzamen van het spoorvervoer, door het verder afbouwen van de niet-geëlektrificeerde delen van het spoornetwerk.

Daarbij worden er drie opties bestudeerd.

Ten eerste, de volledige elektrificatie van het Belgische spoornetwerk, met alleen nog het gebruik van elektrische treinen.

Ten tweede, het gebruik van waterstoftreinen als vervanging van dieseltreinen op niet-geëlektrificeerde delen.

Ten derde, het gebruik van hybride treinen met batterij en pantograaf.

Dat onderzoek is bijzonder interessant omdat het ons een inkijk zal geven in de ecologisch-financieel meest duurzame alternatieven voor de diesellocomotieven of de verdere elektrificatie van ons spoorwegnet. Het is belangrijk dat er weloordachte keuzes worden gemaakt, want die zullen richtinggevend zijn voor de komende decennia. Daarom heb ik de volgende vragen, mijnheer de minister.

Hoeveel kilometer treinspoor in België is nu nog niet geëlektrificeerd?

Hoeveel diesellocomotieven zijn nu nog operationeel in ons land?

Wat is de stand van zaken van dat onderzoek? Wanneer is de deadline voor de oplevering? Hebt u de studie al kunnen bekijken en welke conclusies hangt u eraan vast? Kan de studie, mocht die al af zijn, ter beschikking worden gesteld van het Parlement?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Dank u voor uw vraag, mijnheer Vandebroucke. Ter aanvulling van het antwoord op uw vorige vraag moet ik u nog zeggen dat ik het station Gent-Sint-Pieters niet zo goed ken als u en de andere Gentse collega's, maar ik heb het station al bezocht en ik weet dat er vooruitgang moet komen, net zoals in de verduurzaming van het spoorvervoer.

De **voorzitter**: We zijn bezig met een nieuwe vraag, mijnheer de minister.

12.03 Minister **Georges Gilkinet**: Ik kom tot het antwoord daarop, mijnheer de voorzitter.

Het spoornet van Infrabel bestaat uit 6.515 kilometer hoofdspoor, waarvan er 5.857 kilometer geëlektrificeerd is, of een elektrificatiegraad van 90 %.

In het kader van de studie naar de elektrificatie van het Belgische spoorwegnet of het gebruik van andere duurzame vervoerswijzen om de dieseltractie te vervangen, worden specifiek de volgende lijnen bestudeerd: lijn 58 Eeklo-Gent-Dampoort, lijn 82 Aalst-Burst, lijn 86 Ronse-De Pinte, lijn 122 Geraardsbergen-Melle, lijnen 132 en 134 Couvin-Charleroi, lijn 21C Bilzen-Genk goederen, lijn 55 Evergem-grenspunt met Nederland naar Terneuzen en lijn 204 Gent Dampoort-Gent Noord.

De FOD Mobiliteit en Vervoer werkt voor deze studie nauw samen met de uitvoerende consultant Transport & Mobility Leuven. Er zijn de afgelopen maanden intensieve contacten geweest, waarbij naast de FOD ook Infrabel en de NMBS betrokken waren. Deze laatste spelen een belangrijke rol in het aanleveren van realistische cijfers voor de studies. TML finaliseert op dit moment het eindrapport, dat ik met veel interesse zal lezen en analyseren en daarna ter beschikking zal stellen van het Parlement.

Ik kan u verder nog meegeven dat de NMBS momenteel geen diesellocomotieven meer inzet voor het reizigersvervoer. Voor de bediening van de resterende niet-geëlektrificeerde lijnen wordt gebruikgemaakt van de vloot van 93 MW41-dieselmotorstellen. Daarnaast is er een beperkt aantal oudere diesellocomotieven beschikbaar voor het afslepen van treinen in problemen, bijvoorbeeld bij storingen aan de bovenleidingen.

In het goederenvervoer worden wel diesellocomotieven ingezet. Aangezien het goederenvervoer in België volledig geliberaliseerd is sinds 1 januari 2007, is het aantal locomotieven dat wordt ingezet door de verschillende operatoren niet exact gekend door mijn diensten. De operatoren zijn vrij om per rit te kiezen voor de op dat moment meest interessante optie.

12.04 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor de interessante feitelijke gegevens.

Ik kijk samen met u uit naar het resultaat van die studie omdat ik vind dat wij een kosten-batenanalyse moeten maken om te bepalen of we alles moeten elektrificeren dan wel moeten rekenen met batterij- of waterstofftreinen. Wij moeten openstaan voor andere innovatieve oplossingen met een goed resultaat, maar die misschien goedkoper zijn.

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

13 **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinaanbod in Limburg"**

(55009355C)

13 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains dans le Limbourg" (55009355C)

13.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, het station van Sint-Truiden telt zo'n 1.500 instappende reizigers per weekdag. Daarmee is Sint-Truiden het tweede drukst bezochte station van de provincie Limburg.

Het zal dan ook niet verwonderlijk zijn dat heel wat inwoners van de stad en omstreken aandringen op een uitgebreider treinaanbod. Momenteel rijden er vanuit Sint-Truiden één IC-trein per uur richting Leuven en Brussel en een bijkomende piekuurtrein tijdens de ochtend- en avondspits. De invoering van een halfuurdienst op dit traject heeft het nieuwe vervoersplan echter niet gehaald.

Er bestaat evenwel een alternatief, namelijk een verbinding Hasselt-Landen-Leuven-Aarschot. Deze lus zou in het verleden al hebben bestaan tijdens het weekend, maar werd enkele jaren geleden geschrapt. Een herinvoering zou nochtans weinig extra inspanningen vergen. Vandaag rijden er immers al treinen in beide richtingen tussen Leuven en Hasselt, enerzijds, en Landen en Brussel, anderzijds.

Ik heb hierover drie concrete vragen, mijnheer de minister.

Klopt het dat die lus, zoals hierboven geschetst, in het verleden bestond en enkele jaren geleden geschrapt werd? Waarom werd besloten die verbinding te schrappen? Staat de NMBS open voor een eventuele herinvoering van deze verbinding? Waarom wel of niet?

Waarom besloot de NMBS de halfuurdienst op het traject Genk-Hasselt-Landen-Leuven-Brussel niet op te nemen in het nieuwe vervoersplan?

Een mogelijk minpunt is het ontbreken van een dubbelspoor op de as Landen-Alken. Heeft Infrabel plannen om hier in een dubbelspoor te voorzien? Zo ja, kunt u dat toelichten en wat zou de kostprijs hiervan zijn?

13.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, ik heb van de NMBS een antwoord gekregen op uw eerste en tweede vraag, maar ik heb geen antwoord gekregen van Infrabel op uw derde vraag. Het is belangrijk dat u verschillende vragen indient voor de beide ondernemingen.

Wat de eerste vraag betreft, meldt de NMBS mij dat er tot december 2014 tijdens het weekend elke twee uur een lokale trein reed tussen Landen, Leuven, Aarschot en Hasselt. Hierbij was het baanvak Hasselt-Landen niet inbegrepen. In december 2014 werd het nationaal aanbod grondig herschikt. Sindsdien worden de stopplaatsen tijdens het weekend op de aangehaalde baanvakken door andere verbindingen bediend: de stations tussen Leuven en Landen door de IC-trein De Panne-Brussel-Landen en de stations tussen Leuven en Hasselt door de IC-trein Antwerpen-Brussels Airport-Zaventem-Leuven-Hasselt.

In uitvoering van het vervoersplan van 2017-2020 werd de bedieningsfrequentie uitgebreid. De stations tussen Leuven en Landen kregen op zaterdag, zon- en feestdagen elk uur een verbinding in de plaats van om de twee uur. De stations tussen Leuven, Aarschot en Hasselt kregen op zaterdag elk uur een verbinding in de plaats van om de twee uur.

Voor het vervoersplan 2020-2023 werd een uitbreiding van het aanbod op zon- en feestdagen goedgekeurd op het baanvak Leuven-Aarschot-Hasselt. De IC-trein Antwerpen-Brussels Airport-Zaventem-Leuven-Hasselt evolueert daardoor ook op zondag van een twee-uurdienst naar een eenuurdienst op het baanvak Leuven-Aarschot-Hasselt.

Er is geen plan om een verbinding Leuven-Aarschot-Hasselt-Landen-Leuven in te leggen tijdens weekends of op weekdagen. De combinatie van de huidige IC-treinen Blankenberge-Genk, de P-treinen tussen Genk en Brussel en de gevraagde bijkomende verbinding is niet mogelijk wegens een enkelvoudig baanvak tussen Alken en Landen.

Bovendien is het aankomstuur van de huidige treinen uit Leuven in Hasselt niet compatibel met de nog resterende capaciteit op het enkelvoudig baanvak tussen Alken en Landen.

Ik kom tot uw tweede vraag. De NMBS heeft beslist geen bijkomende verbinding in te leggen tussen Genk,

Landen en Brussel, voornamelijk vanwege technische redenen. Op het enkelvoudig baanvak tussen Alken en Landen is in theorie een halfuurdienst mogelijk, mits een kruising in Sint-Truiden. Bij de kruising in Sint-Truiden treedt er verderop een conflict op met de IC-trein Quiévrain-Liège-Guillemins tussen Landen en Brussel.

Als er elk uur een kruising in Sint-Truiden moet gebeuren, houdt dit een risico in voor de robuustheid van het treinverkeer, omdat mogelijke vertragingen van de treinen uit Brussel aan de treinen uit Hasselt worden doorgegeven.

Het risico op vertragingen wordt bovendien versterkt door de beperkte perroncapaciteit in Hasselt. Door de stationswerken in Hasselt is er tijdelijk minder perroncapaciteit beschikbaar. De nieuwe IC-verbinding Antwerpen-Hasselt zal reeds bijkomende perroncapaciteit vergen. Tijdens daluren is er dan weer meer goederenverkeer dan tijdens de spitsuren, wat de capaciteit in en rond Hasselt verder onder druk zet.

Ik heb nog geen antwoord op uw derde vraag. U kunt die altijd als een schriftelijke vraag indienen.

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

Ik begrijp dat het samen leggen van zo'n vervoersplan een moeilijke puzzel is. U verwijst naar een aantal verbeteringen ten voordele van mijn provincie in het komende vervoersplan. Ik erken die ook, die zitten er voor een stuk in. Anderzijds hebben die soms een negatieve impact op andere punten. Dat is het ene voordeel tegenover het andere nadeel soms. U verwijst ook naar de verzadiging van een aantal lijnen. De rol die het goederenvervoer daarin speelt, is een andere discussie. Allicht hebben we het daarover op een ander moment.

U schermt met de robuustheid van de verbinding, wat ik begrijp, en met de ambitie om zo klokvast mogelijk te rijden. Dat was dan ook de aanleiding voor mijn derde vraag over het dubbelspoor op het stuk tussen Landen en Alken. Naast de werken in Hasselt heeft dat er uiteraard ook mee te maken. Zoals u suggereert, zal ik de derde vraag afzonderlijk opnieuw indienen.

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

14 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanstelling van de CEO van Eurogare" (55009411C)

14 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La désignation du CEO d'Eurogare" (55009411C)

14.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, een paar jaar geleden werd beslist om Eurogare in te kantelen in het moederbedrijf NMBS. Dat is een tijdje geleden al gebeurd met Eurostation, de Vlaamse evenknie. De integratie van Eurogare verloopt blijkbaar iets moeilijker dan die van Eurostation, mogelijk omdat het voor 25 % in handen is van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij van Wallonië.

Eurogare wordt geleid door de heer Vincent Bourlard en het valt op dat hij ondanks zijn pensioen als directeur Stations bij de NMBS nog tot eind 2023 in dienst blijft bij Eurogare. Nog opvallender is het feit dat men de procedure voor de zoektocht naar een vervanger voor de heer Bourlard had opgestart, een functie die dus niet langer zal bestaan, gelet op de beoogde inkanteling van het bedrijf in de NMBS.

Hoever staat de integratie van Eurogare in de NMBS? Wat is de stand van zaken?

Zijn er al gesprekken geweest met de Gewestelijke Investeringsmaatschappij van Wallonië?

Welke voorbereidende stappen worden er gezet ten aanzien van het personeel van Eurogare?

Hoe verloopt de inkanteling van Eurogare in de NMBS indien de bouw van het nieuwe station van Bergen, het voornaamste project, vertraging oploopt? Zal in dat geval een herbenoeming plaatsvinden van de heer Bourlard zelf?

Hoe staat het met de procedure voor de opvolging, gelet op de geplande integratie van het bedrijf? Welke complicaties heeft dat voor de functie van de heer Bourlard en zijn tewerkstelling? Is er eventueel in een

vertrekvergoeding voorzien?

Voorzitter: Wouter Raskin.

Président: Wouter Raskin.

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, deze vraag behoort tot mijn inventarisrecht als nieuwe minister. Ik zal het antwoord voorlezen dat mij door de diensten van de NMBS werd bezorgd.

De NMBS en de Gewestelijke Investeringsmaatschappij van Wallonië staan als aandeelhouders uiteraard in nauw contact en bespreken in dat kader ook de toekomst van de onderneming. Tot op heden werd het niet opportuun geacht om het aandeelhouderschap van Eurogare te wijzigen, wat noodzakelijk is voor een juridische integratie van de vennootschap binnen de NMBS. Er is wel een nauwe operationele samenwerking tussen de diensten van de NMBS en Eurogare voor de opvolging van de lopende projecten in Bergen en Namen.

Net zoals dat het geval was bij de juridische integratie van Eurostation, zal de NMBS ook in het geval van een integratie van Eurogare de sociale wetgeving van toepassing in het kader van fusies naleven en het personeel van Eurogare integreren binnen de NMBS.

Het einde van de werkzaamheden aan het station van Bergen is gepland voor midden 2023. De heer Bourlard heeft een arbeidsovereenkomst met Eurogare op grond waarvan hij verantwoordelijk is voor de dagelijkse leiding van de onderneming. Tevens werd hij door de algemene vergadering van Eurogare benoemd tot gedelegeerd bestuurder. Dit mandaat loopt tot maart 2023. Indien een van de partijen zou beslissen om een einde te stellen aan de arbeidsovereenkomst, impliceert dit dat ook het mandaat als gedelegeerd bestuurder een einde neemt.

Zoals gezegd wordt het einde van de werkzaamheden aan het station van Bergen gepland voor midden 2023. Na een moeilijke periode als gevolg van het faillissement van aannemers op de werf zijn de werkzaamheden terug volledig hervat. Het is dan ook niet aan de orde om vandaag te speculeren over een verder uitstel van de werkzaamheden.

Zoals u terecht aangeeft, zou het weinig zinvol zijn om een zoektocht naar een nieuwe directeur te starten voor een onderneming waarvoor op termijn een integratie binnen de NMBS wordt vooropgesteld. Er is voor een dergelijke zoektocht dan ook nooit een beroep gedaan op headhunters.

Zoals aangegeven, is de heer Bourlard verantwoordelijk voor de dagelijkse leiding van Eurogare en is hij in die functie dus verantwoordelijk voor de opvolging van onder meer het project van het station van Bergen.

Zoals aangegeven, heeft de heer Bourlard een arbeidsovereenkomst met Eurogare. In geval van een juridische integratie van Eurogare zullen de toepasselijke arbeidsrechtelijke regels worden nageleefd.

Zoals blijkt uit het jaarverslag van Eurogare, dat publiek is, heeft de heer Bourlard in 2019 een brutovergoeding van 147.275,66 euro ontvangen evenals een hospitalisatieverzekering en voordelen in natura ter waarde van 1.340,02 euro. De arbeidsovereenkomst van de heer Bourlard voorziet niet in een specifieke vertrekvergoeding in geval van integratie van Eurogare in de NMBS.

Mijnheer Roggeman, dat is het einde van het antwoord dat ik van de NMBS heb gekregen en dat ik aan u heb voorgelezen.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik dank u voor het voorlezen van het antwoord.

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

Het is een correcte beslissing om geen vervanging te zoeken voor de heer Bourlard, gelet op de perspectieven voor Eurogare zelf.

Ik hoop wel dat u die beslissing ook handhaaft bij de afloop van het contract van de heer Bourlard. Volgens

uw toelichting is er immers een kleine discrepantie tussen de einddatum van het tewerkstellingscontract van de heer Bourlard en de beoogde einddatum van de werken aan het station van Bergen. U spreekt ter zake over een einddatum van het contract in maart 2023, terwijl de oplevering van het station van Bergen is gepland midden 2023.

Het zou weinig zinvol zijn om voor die resterende maanden nog op zoek te gaan naar vervanging voor de directie. Het lijkt mij integendeel wenselijk dat ook op dat moment een doorstart wordt gemaakt met de inkanteling van Eurogare in de NMBS.

Over die inkanteling heb ik van u immers geen perspectief vernomen. U weet wellicht ook dat ze is stilgelegd en dat daarin weinig of geen vooruitgang wordt geboekt.

Het is merkwaardig dat zulks blijkbaar niet lukt voor een dergelijk project, in scherpe tegenstelling tot de situatie in Vlaanderen, waar die operatie wel is geslaagd.

Mijnheer de minister, ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat men dat bedrijf in stand houdt, enkel en alleen om het project van het station van Bergen af te werken. De kosten daarvoor swingen de pan uit, waardoor het misschien interessant kan zijn om het beheer in handen te laten van een afzonderlijk bedrijf, wat financiële risico's kan ondervangen. Dat is in het belang van bepaalde aandeelhouders, maar niet in het belang van de belastingbetaler die het uiteindelijk allemaal moet financieren, gelijk waar de kosten worden gemaakt. Door het in afzonderlijk beheer te houden, met alle bijbehorende extra kosten voor eigen beheer, met een eigen overhead en een eigen politiek benoemde directie, lijkt het mij weinig wenselijk voor de publieke financiën dat men die situatie laat bestaan, enkel en alleen voor de bouw van het megalomane station in Bergen. Dat is trouwens niet aangepast aan het reizigersverkeer, enkel aan de zucht naar prestige van de lokale politiek.

Mijnheer de minister, ik wijs er u op dat er meer reizigers opstappen in het station van Denderleeuw dan in het station van Bergen. Een belangrijk verschil is wellicht dat er in Denderleeuw geen kopstuk van de PS woont. In elk geval roep ik u bij dezen op om de augiasstal verder uit te mesten, want dit hangt met haken en ogen aan elkaar.

De **voorzitter**: Dank u voor uw uitgebreide repliek, mijnheer Roggeman. Zoals u weet, ben ik zeer soepel als commissievoorzitter.

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

15 Question de Cécile Thibaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La formation des conducteurs au réseau CFL à Gouvy" (55009450C)

15 Vraag van Cécile Thibaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opleiding voor treinbestuurders in Gouvy voor het CFL-spoornet" (55009450C)

15.01 **Cécile Thibaut** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, une des particularités du dépôt des conducteurs de train de Gouvy est la connaissance et la spécialité de circuler sur le réseau CFL. Cette connaissance est essentielle à la sécurité des voyageurs et des trains circulant au Grand-Duché de Luxembourg.*

Il me revient que, lors d'une réunion à Liège le 30 octobre 2020 entre la direction de la CTC Liège et les syndicats, il aurait été décidé qu'une partie des conducteurs du dépôt de Liège seraient formés à la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois. On parle d'une trentaine de conducteurs liégeois qui suivraient cette formation.

Cette hypothèse, si elle se vérifie, est incompréhensible en termes de sécurité et de gestion parcimonieuse des deniers publics.

D'une part, la compétence (conduite sur le réseau luxembourgeois) est existante et elle est reconnue en termes de sécurité sur le réseau puisque les conducteurs actuels connaissent et pratiquent le réseau en lien avec leur territoire et, d'autre part, former des nouveaux conducteurs signifierait un coût supplémentaire en termes de formation, de prime et de remaniement logistique.

Vous le comprendrez aisément, monsieur le ministre, cette réunion a créé le désarroi et provoqué une colère

certaine chez les conducteurs avec un sentiment de mépris de la part de la direction.

Monsieur le ministre, voici mes questions:

Me confirmez-vous cette volonté de centraliser à Liège la formation des conducteurs au réseau CFL? Quelles sont les raisons qui motiveraient cette décision?

Quelles sont les étapes réglementaires nécessaires à ce genre de concertation? Estimez-vous que la concertation sociale a été réalisée dans de bonnes conditions?

À l'aube du nouveau plan de transport et de la probable augmentation de l'offre sur la ligne 42, quel est l'avenir du dépôt de conducteurs à Gouvy? Quelle est la vision de la direction de la CTC Liège et quelle est votre vision?

15.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la SCNB me communique que, pour exploiter efficacement une ligne ferroviaire, elle utilise, tant que possible, les dépôts qui se trouvent en tête de ligne pour assurer des allers-retours. La SNCB a réalisé une première étude qui indique que le dépôt de Liège, sur la ligne Liège-Luxembourg, possède ces caractéristiques en complément du dépôt de Gouvy. Si cette étude est confirmée, une partie des conducteurs de Liège sera formée, comme le sont leurs collègues de Gouvy, à la connaissance des lignes du réseau des chemins de fer luxembourgeois, afin d'assurer la conduite des trains jusqu'à Luxembourg.

La SNCB me confirme qu'elle n'a aucune intention de supprimer le dépôt de Gouvy. Il y aura toujours des premiers départs de trains à Gouvy sur cette ligne, ce qui en fait un dépôt indispensable pour assurer une exploitation économique de la ligne. Par ailleurs, l'impact sur la charge de travail du dépôt de Gouvy restera, en tout état de cause, également limité.

Les adaptations réglementaires sont annoncées et discutées lors des réunions et des pré-réunions de concertation. Dans le cadre de Gouvy, deux réunions ont déjà eu lieu. Les mécanismes de concertation sociale en la matière ont été bien respectés et j'espère qu'ils pourront conduire à une compréhension mutuelle et à l'organisation efficace de ce dépôt.

15.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Si cette question peut paraître sous-localiste, défendre un petit dépôt de conducteurs dans le Sud-Luxembourg, c'est pour moi défendre tant la sécurité des voyageurs que la sécurité des trains. Ces conducteurs pratiquent le réseau. Ils le connaissent et il est dès lors important qu'ils puissent le pratiquer encore demain. Monsieur le ministre, votre réponse est vraiment rassurante. Le dépôt de Gouvy est indispensable. C'est aussi un dépôt en tête de ligne. Cela permet de créer de l'emploi réparti uniformément sur le territoire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions jointes n° 55009502C de Mme Catherine Fonck et n° 55010505C de M. Eric Thiébaud sont transformées en questions écrites.

16 Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train des étudiants du vendredi soir en province de Luxembourg" (55009503C)

16 Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studententrein op vrijdagavond in de provincie Luxemburg" (55009503C)

16.01 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors de la séance du 27 mai 2020 de la commission Mobilité, votre prédécesseur M. Bellot, dans sa réponse à ma question sur la gratuité de la carte Campus, avait mentionné la possibilité de la création d'un train "étudiants" chaque vendredi pour le retour d'étudiants en province de Luxembourg.

Cela fait appel notamment à l'excellente initiative qui avait été prise de créer ce même dispositif le dimanche pour les étudiants de la province souhaitant se rendre à Liège. Ce train ayant récolté un bon succès, l'idée de réitérer ce projet pour le retour des étudiants à leur domicile est également importante.

La possibilité pour les étudiants de Liège d'avoir un train dédié le vendredi en fin de journée leur permettant

d'éviter de passer par Namur en ayant trois heures de parcours est une chance pour eux et je ne doute certainement pas du succès qu'il rencontrera. Cependant, dans le plan présenté à cette commission à la fin du mois de juin passé, aucune mention de ce train n'a été faite.

Monsieur le ministre, la création de ce train est-elle finalement effective? Si oui, est-il possible d'avoir une idée du calendrier de sa mise en place? Toujours dans l'éventualité de sa création, auriez-vous une idée du trajet emprunté ainsi que son horaire envisagé ?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Hanus, vous trouverez certainement dans les annales parlementaires des questions que j'ai posées en son temps sur le train du dimanche soir. Je n'avais pas pensé à l'époque au train du vendredi soir pour le retour et j'ai interrogé la SNCB sur le sujet qui me précise que "la mise en service d'un train P, le vendredi soir, pour permettre aux étudiants de retourner depuis Liège vers la province de Luxembourg, n'est pas prévue dans le cadre du plan de transport 2020-2023.

Actuellement, d'un point de vue technique, la combinaison des tronçons à voie unique permanents sur la ligne 43 Liège-Marloie et les voies uniques consécutives aux travaux à long terme, dont on a parlé avec M. Arens, il n'y a pas si longtemps en cette commission, sur la ligne 162 Namur-Arlon ne permettent pas la création d'une liaison rapide supplémentaire en semaine entre Liège et Arlon sans impact négatif sur l'offre existante sur ces lignes.

La situation est différente durant le week-end, puisque l'offre est réduite sur les omnibus Liège-Marloie et Libramont-Arlon. Cela explique pourquoi un parcours Arlon-Liège est techniquement possible le dimanche, et on s'en réjouit, mais ne l'est pas pour un parcours supplémentaire Liège-Arlon, le vendredi.

Par ailleurs, le vendredi, les étudiants étalent leur départ en fonction de la fin de leurs cours ou de leurs activités extrascolaires. Certains quittent Liège en début d'après-midi le vendredi, d'autres en soirée, d'autres encore le samedi matin. La demande est donc plus diffuse que celle observée le dimanche soir, ce qui rend plus difficile la mise en place d'un train unique pour le retour.

L'offre existante permet chaque heure en semaine un retour vers la province de Luxembourg depuis Liège via Namur. Malgré un temps de parcours plus long, elle est donc plus flexible que la circulation d'un train unique.

Voilà la réponse qui m'a été fournie par la SNCB, madame Hanus.

16.03 **Mélissa Hanus** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour la rapidité d'investigation auprès de la SNCB concernant cette question et surtout pour votre franchise. Je ne peux pas vous cacher ma déception quant à cette réponse parce que c'est vrai que votre prédécesseur, M. Bellot, n'avait pas fermé la porte à cette question et continuait de l'alimenter en commission en nous donnant quelque part une lueur d'espoir.

Je pense que c'est un train qui est effectivement nécessaire pour les étudiants. En effet, même s'il y a différentes possibilités le vendredi soir, ce train reste quand même bondé hors COVID-19. On pourrait d'ailleurs voir maintenant la fréquentation en période COVID-19, sachant que les étudiants ont largement recours au télétravail, si je puis le dire ainsi. C'est une véritable demande dans le sud de la province étant donné la haute fréquentation d'étudiants sur ces trajets durant cette période particulière du vendredi soir.

Vous confirmez que cela n'est pas repris dans le Plan de transport. Cela confirme ce que j'avais déjà investigué pour ma part. Il est vrai que c'est un sujet sur lequel on va devoir continuer à travailler durant cette législature parce qu'il répond nécessairement à un besoin des étudiants dans le sud de la province de Luxembourg. Je vous remercie d'essayer de le prendre en considération dans la suite de votre mandat.

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

Le **président**: La question n° 55009667C de M. Arens est transformée en question écrite.

17 **Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort bij skeyes" (55009702C)**

17 **Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie de personnel chez**

skeyes" (55009702C)

17.01 Karin Jiroflée (sp.a): Onze luchtverkeersleider skeyes kampt al jaren met een personeelstekort dat niet opgelost geraakt. Sociale onrust was de laatste jaren nooit ver weg door het niet kunnen opnemen van vakantiedagen, overuren, het laattijdig krijgen van uurroosters, de wil tot het invoeren van een minimale dienstverlening van de kant van skeyes. De lijst kan nog aangevuld worden.

Begin 2020 werd er een nieuw planningssysteem ingevoerd. Daarbij zouden de luchtverkeersleiders maximaal zes shiften na elkaar moeten werken, maar met meer objectieve criteria.

In het regeerakkoord zie ik hoopvolle tekens. Ik zie dat er gepraat wordt over een wil tot samenwerking met de sociale partners om de sociale dialoog opnieuw alle kansen te geven. Er staat letterlijk: "De regering zal de sociale dialoog aanmoedigen met het perspectief op de continuïteit en kwaliteit van de diensten, bestemd voor alle stakeholders."

Daarover heb ik een aantal vragen, mijnheer de minister.

Hoe zult u de situatie bij skeyes aanpakken in de komende jaren? Daar moet heel wat rechtgezet worden. Welke initiatieven mogen we dus verwachten van u? Wat is de stand van zaken in verband met het personeelstekort, en welke zijn de perspectieven daar? Hoe verloopt het nieuwe planningssysteem dat begin 2020 werd ingevoerd? Heeft of plant u overleg met het management en de vakbonden? Wat is hiervan de voorlopige stand van zaken? Alvast bedankt voor uw antwoord.

17.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Jiroflée, zoals u terecht opmerkt, is er in het regeerakkoord de wil om de belanghebbenden meer in het algemeen te betrekken bij onze beslissingen en het beheer van de verschillende staatsdossiers. In het kader van een versterkt raadplegingsproces zal ik de verschillende actoren, de wereld van de luchtvaart, het spoor, de weg en de mobiliteit in het algemeen ontmoeten, met inbegrip van de sociale actoren.

Deze contacten zijn al begonnen. De vergaderingen zijn nog gaande, als ik niet in de commissie voor Mobiliteit zetel. Het is me tot vandaag nog niet gelukt om al de verschillende hoofdrolspelers van het skeyesdossier te ontmoeten en te begrijpen of en welke moeilijkheden dit bedrijf ondervindt op dit gebied.

Ik zal er uiteraard nauwlettend op toezien dat de bedrijven die onder mijn toezicht staan efficiënt en met inachtneming van de sociale garanties worden beheerd.

Op uw tweede vraag over het pas ingevoerde nieuwe planningssysteem heb ik een nauwkeuriger antwoord.

In uitvoering van het collectief akkoord dat afgesloten werd op 18 september 2019, werd sinds februari 2020 een professioneel planningssysteem voor de luchtverkeersleiders ingevoerd dat toelaat een veel gelijkmatigere verdeling van de werklast te realiseren, bemanning te voorzien op basis van het verkeersaanbod en de toepassing van de sociale wetgeving en *fatigue management* strikter op te volgen.

De impact van COVID-19 is enorm voor de luchtvaartsector, zoals u weet. Naar aanleiding van de coronacrisis, waarbij nog veel sneller op de bal diende gespeeld te worden, ten gevolge van de variabiliteit van de verkeerstrafiek, enerzijds, en de beschikbaarheid van het personeel, anderzijds, werd op 18 maart 2020 een collectief akkoord afgesloten om sneller op de bal te spelen en in een extra mechanisme te voorzien in het volle respect voor de sociale wetgeving en *fatigue management*.

Op dit moment zijn er beschrijvingen aan de gang om geleidelijk aan terug te keren naar een volledige uitvoering van dit planningsmechanisme. Zoals gezegd, zal ik alle sociale actoren daarover ontmoeten en op basis van dialoog proberen een en ander te verbeteren bij skeyes, maar ook op andere plaatsen.

17.03 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, uiteraard vergeef ik u deze keer nog dat u nog niet alle actoren heeft gezien. De problematiek is toch wel prangend genoeg om er u onmiddellijk bij uw aantreden attent op te maken. Dat was dan ook het doel van mijn vraag. Ik hoop dat u uw voornemen waarmaakt en er de komende weken en maanden de tijd voor neemt om alle actoren te ontmoeten. Wij gaan dat uiteraard van heel dichtbij opvolgen.

Ik ben van plan om u hoe dan ook net na Nieuwjaar opnieuw een vraag hierover te stellen. Dan heeft u

misschien een meer concrete stand van zaken. Alvast erg bedankt voor uw voorlopig antwoord.

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

18 **Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Coronabesmettingen bij het NMBS-personeel" (55009715C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van de werknemers bij de NMBS & Infrabel" (55010126C)
- Wim Van der Donckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De interdepartementale provisie van 300 miljoen euro voor de NMBS" (55009815C)

18 **Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les cas de coronavirus parmi le personnel de la SNCB" (55009715C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des travailleurs à la SNCB et chez Infrabel" (55010126C)
- Wim Van der Donckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La provision interdépartementale de 300 millions d'euros pour la SNCB" (55009815C)

De **voorzitter**: De heer Van der Donckt heeft laten weten dat hij deze namiddag niet aan de vergadering kan deelnemen.

Het woord is aan mevrouw Vindevoghel.

18.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de personeelsleden van de NMBS maken zich zorgen over de aanpak van de coronacrisis door de NMBS. Zo kreeg ik op 12 oktober te horen dat er in het depot treinbegeleiding Leuven vijf NMBS-collega's covidpositief getest zouden hebben.

Met Geneeskunde voor het Volk hebben wij testen gedaan in La Louvière. Van de 44 geteste personen bleken er 12, of een op de drie, besmet. Dat zijn hallucinante cijfers.

In een nieuwsbrief van de NMBS, ondertekend door de topmanager, stond dat er inderdaad meer besmettingen zijn, maar dat die niet uit de professionele sfeer en wel uit de privésfeer afkomstig zijn. Ondertussen blijft men aan de treinbegeleiders vragen om een controle van de vervoersbewijzen uit te voeren.

Daarom heb ik een aantal vragen.

Hoeveel personeelsleden van de NMBS zijn er besmet geraakt met het coronavirus tussen 1 oktober 2020 en vandaag? In welke functies komen de meeste positieve gevallen voor?

De NMBS verklaarde dat de reeds bekende besmettingen vooral buiten de professionele sfeer werden opgelopen. Hoe weet de NMBS dat?

Mogen de treinbegeleiders van de NMBS opnieuw alleen visueel controleren, zoals tijdens de eerste coronagolf? Zo neen, waarom niet?

Ik heb ook vernomen dat een viroloog aanbevelingen heeft gedaan voor Sophie Dutordoir. Wat waren die aanbevelingen? Houdt de NMBS daar rekening mee?

Kunnen wij, gezien de pandemie en de weekenddrukke door de "Hello Belgium"-reizigers, niet beter de eersteklassetreininstellen openstellen voor de tweedeklassereizigers, om zo maximaal de reizigers te spreiden over alle rijtuigen? Ik weet dat die vraag ook bij Ecolo gesteld werd.

18.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, deze vraag spitst zich toe op werknemers. Een andere vraag van mij, veel later op de agenda, gaat over reizigers en een algemener beeld van de gezondheid op de trein. Deze vraag spitst zich echter toe op de werkvloer. Het aantal besmettingen is de voorbije weken of de voorbije maand toegenomen. Gelukkig werd gisteren bericht dat er toch een afvlakking van de curve begint duidelijk te worden. De werkvloer blijkt echter een van de plekken waar het virus zijn

weg vindt. De NMBS en Infrabel hebben als overheidsbedrijven wel een voorbeeldrol ten opzichte van andere bedrijven. De coronarichtlijnen van de regering zijn duidelijk, ook voor bedrijven. Thuiswerk moet waar het kan en afstand houden is cruciaal. Waar dat niet kan, is een mondkapje steeds verplicht.

Welk beleid hanteren de spoorbedrijven op dit moment ten opzichte van thuiswerk?

Tijdens de vorige golf kregen wij beelden doorgestuurd van bezorgde werknemers die aantonen dat de veiligheidsmaatregelen niet altijd worden nageleefd. Is dit verbeterd? Heeft de NMBS daar lessen uit getrokken? Wordt er meer gecontroleerd?

Welke maatregelen nemen de spoorbedrijven zodat het aantal besmettingen op de werkvloer beperkt blijft?

Hoeveel werknemers zijn besmet op dit moment en hoeveel werknemers zitten in quarantaine? Mevrouw Vindevoghel stelde deze vraag ook al. Ik vind dit vooral belangrijk om in te kunnen schatten welke impact deze personeelstekorten hebben op de werking van de spoorbedrijven.

De **voorzitter**: Mijnheer Roggeman, u kan aansluiten met uw vraag over extra coronasteun voor het spoor.

18.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, gaat het over de vraag over de tijdelijke verlenging van de abonnementen van de NMBS?

De **voorzitter**: Nee, punt 21: extra coronasteun voor het spoor.

18.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik heb blijkbaar een andere lijst met vragen.

18.05 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, u spreekt over de 310 miljoen euro coronasteun, maar nu zijn de vragen over de coronabesmettingen aan de orde, als u mij toestaat dat even te melden. Ik ben uiteraard niet de voorzitter van de commissie.

De **voorzitter**: Mijnheer Roggeman, ik stel voor dat u even de tijd neemt om de juiste vraag op te zoeken.

18.06 Minister **Georges Gilkinet**: Deze vragen gaan over coronabesmettingen bij het NMBS-personeel.

De **voorzitter**: De vragen daarover zijn samengevoegd onder agendapunt 21.

18.07 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik heb geen vraag ingediend over besmettingen bij het NMBS-personeel.

De **voorzitter**: De titel van uw vraag luidt: "De extra coronasteun voor het spoor".

18.08 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, dat is eigenlijk een vraag met een ander onderwerp.

18.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het om een misverstand gaat. Over besmettingen bij het NMBS-personeel heb ik geen vraag ingediend.

18.10 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, de heer Vandenbroucke heeft daarover wel een vraag ingediend.

De **voorzitter**: Mijnheer Vandenbroucke, klopt het dat u daarover een vraag hebt ingediend?

18.11 **Joris Vandenbroucke** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik heb inderdaad een vraag ingediend die voornamelijk handelt over coronabesmettingen op de trein, bij het personeel en dergelijke. Die vraag staat echter met een andere vraag samengevoegd onder agendapunt 43. Ik denk dat mijn vraag beter past bij de zonet gestelde mondelinge vragen, eerder dan bij de vraag onder punt 43 waarmee mijn vraag samengevoegd is.

De **voorzitter**: De voorzitter beslist niet over de al dan niet samenvoeging van mondelinge vragen. Indien de minister het ermee eens is, kunnen wij de vragen onder agendapunt 43 samen met de reeds gestelde vragen onder agendapunt 21 behandelen, met name de vraag van mevrouw Buyst over de opstopping van

treinreizigers in het station Gent-Sint-Pieters en de vraag van de heer Vandenbroucke over de tweede coronagolf en de impact ervan.

18.12 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik bedoel inderdaad die vraag, die handelt over de bescherming van de gezondheid van de NMBS-klanten en het NMBS-personeel. Ik meen dat dit aansluit bij de reeds gestelde vragen.

De **voorzitter**: Mevrouw Buyst, heeft uw vraag een ander onderwerp?

18.13 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, de wijze van samenvoeging van vragen is inderdaad vreemd. De vragen van mevrouw Vindevoghel en mijzelf, zonet gesteld, gaan over de werknemers van de NMBS en de spoorbedrijven.

Daarnaast zijn er ook vragen ingediend over de gezondheid van de passagiers op de treinen en over coronasteun. Dat zijn volgens mij verschillende onderwerpen. Mijn vraag onder agendapunt 43, die u zonet vernoemd hebt, gaat specifiek over het station Gent-Sint-Pieters. Ik vind het dan ook vreemd dat die vragen samengevoegd zijn.

De **voorzitter**: De dagorde is opgemaakt door het commissiesecretariaat en het kabinet van de minister samen. Zij beslissen welke vragen er al dan niet worden samengevoegd. Ik stel voor dat wij de vraag van de heer Vandenbroucke ook nu behandelen en dat de andere vragen als aparte vragen in de agenda worden opgenomen.

Mijnheer de minister, kunt u daarmee instemmen?

18.14 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, ik kan nu de gestelde vragen van mevrouw Vindevoghel en mevrouw Buyst beantwoorden en naderhand de overige vragen.

De **voorzitter**: Kunt u daarbij nu ook de vraag van de heer Vandenbroucke, opgenomen onder agendapunt 43, beantwoorden?

18.15 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de voorzitter, laat het maar zo zijn, maar er kan een volgende keer misschien beter worden opgelet bij het samenvoegen van vragen.

De **voorzitter**: Laat ons de dagorde volgen. Ik probeer altijd alles te regelen en op te lossen, maar dat lukt niet altijd.

18.16 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, wij doen ons best en tot nu toe verloopt de organisatie niet zo slecht. Wij kunnen echter nog beter doen.

Dames en heren, de NMBS vormt een essentiële schakel in de mobiliteit in België. De NMBS is geen eiland. Het virus is overal en dus ook binnen de NMBS. De NMBS heeft ook een belangrijke rol gespeeld gedurende de hele pandemie, door de mensen te helpen zich naar het werk en naar school te begeven. Daarom is het belangrijk dat haar treinaanbod verzekerd blijft, zodat haar klanten op de trein kunnen blijven rekenen voor hun essentiële verplaatsingen.

De treinen blijven dus rijden volgens het voorziene aanbod. De loketten en *travel centers* blijven open voor de reizigers, uiteraard met respect voor de fysieke distancing en de andere sanitaire maatregelen. De NMBS en Infrabel volgen nauwgezet en implementeren alle richtlijnen en beslissingen van de federale overheid met betrekking tot de bestrijding van het coronavirus, zowel ten aanzien van het personeel als ten aanzien van de reizigers.

Het virus spaart het personeel van de NMBS niet. In de week van 19 oktober 2020 bedroeg het totale ziekteverzuim voor alle medewerkers 7 %. Dat cijfer neemt licht toe, vermoedelijk ingevolge de sanitaire toestand in België, die een sterke stijging van het aantal besmettingen kende op het moment dat dit antwoord werd geschreven. De situatie is nu enigszins beter. De stijging die bij het personeel wordt opgetekend, is echter niet alarmerend. De NMBS doet er alles aan, opdat het personeel zou kunnen werken in een omgeving die aan de maximumveiligheidsnormen beantwoordt.

De NMBS volgt de gezondheidstoestand van haar personeel van nabij op. Ze heeft daartoe in

samenwerking met de arbeidsartsen een extra contactopvolgingsprocedure geactiveerd van haar externe dienst voor preventie en bescherming op het werk. Die procedure versterkt de bestaande contactopvolging die wordt georganiseerd door de overheid. Daardoor kan met een behoorlijke zekerheid worden gesteld dat elke gemelde besmetting wordt opgevolgd.

Inzake de preventiemaatregelen werden met het oog op een veilige organisatie van het openbaar vervoer bij ministerieel besluit richtlijnen vastgelegd.

De NMBS en Infrabel hebben hun werkprocedures aangepast conform deze richtlijnen en in overleg met de interne en externe preventiediensten. Voor treinbegeleiders betekent dit onder meer dat zij controles kunnen uitvoeren zonder fysiek contact met de klanten en hun vervoerbewijs. Dat heb ik vorige week kunnen vaststellen.

De NMBS informeert ons ook dat om de contactopvolging vlot en efficiënt te laten verlopen, met het oog op het vrijwaren van de gezondheid van de medewerkers, de Belgische spoorwegen hebben beslist om een bijkomende opvolging te organiseren, in samenwerking met de arbeidsartsen en verpleegkundigen van IDEWE, die als externe dienst voor preventie en bescherming op het werk fungeert. De arbeidsartsen van IDEWE zijn immers in staat om rekening te houden met de werksituatie en de aanwezige collectieve en individuele beschermingsmiddelen. De procedure binnen de Belgische spoorwegen werd opgestart in juli 2020. Tot op heden werden reeds 241 tracings binnen de NMBS uitgevoerd. Dit antwoord dateert van enkele dagen geleden.

Binnen de spoorwegen wordt de toestand dagelijks opgevolgd door een stuurcomité dat daarbij de federale regelgeving en de aanbevelingen van de FOD Volksgezondheid strikt naleeft. Er werden tal van maatregelen genomen om de medewerkers te beschermen en tegelijkertijd de continuïteit van de dienstverlening aan de bevolking te verzekeren.

De organisatie van het werk werd dus aangepast aan de huidige bijzondere omstandigheden door ofwel zoveel mogelijk telewerk in te voeren of door de social-distancingmaatregelen na te leven. Waar *social distancing* niet mogelijk is, worden er gepaste beschermingsmaatregelen genomen ter bescherming van de betrokken medewerkers, overeenkomstig de uitzonderingsregels die voor dergelijke situaties gelden. Het is onmogelijk om hier alle concrete maatregelen op te sommen die de NMBS neemt om de medewerkers te beschermen. De medewerkers worden echter voortdurend op de hoogte gehouden via berichtgeving op de verschillende intranetpagina's of van hun hiërarchie of de vakbonden.

18.17 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat er niet meer fysiek moet worden gecontroleerd, terwijl wij toch vanop het terrein hebben gehoord dat het personeel om de 14 dagen een mail krijgt waarin expliciet wordt gevraagd om de reizigers te controleren. Ik begrijp het dus niet zo goed.

Het personeel is heel bezorgd dat ze besmet zullen raken, zeker als de treinen vrij vol zitten. Vanuit de vakbond werd ons meegedeeld dat IDEWE over onvoldoende mensen en middelen beschikt om zijn werk goed te kunnen doen. Ik hoop dat er daar extra personeel wordt ingezet om ervoor te zorgen dat de mensen heel snel kunnen worden getest en opgespoord, zodat men het aantal besmettingen kan beperken.

Ik weet dat er een aanwervingsstop is voor treinbegeleiders. Ik vind het heel belangrijk dat die aanwervingsstop wordt teruggedraaid en dat men voldoende personeel voorziet, zodat de reizigers goed kunnen worden begeleid.

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

Zowel tijdens de eerste lockdown als tijdens de tweede lichtere lockdown zorgt het treinpersoneel van de twee spoorbedrijven ervoor dat het treinaanbod verzekerd blijft. Bij dezen wil ik al die mensen daarvoor van harte bedanken.

Ik hoorde in uw antwoord dat de NMBS en Infrabel inzetten op zoveel mogelijk thuiswerk waar mogelijk. Het is goed dat ook overheidsbedrijven proberen om die maatregelen na te leven. Werknemers zouden immers nooit angstig mogen zijn om naar hun werk te komen. Een werkgever heeft er een belangrijke rol in te spelen om ervoor te zorgen dat werknemers zich goed voelen en hun werk kunnen doen zonder kopzorgen.

Ik hoor eveneens dat de NMBS probeert om de coronarichtlijnen zo goed mogelijk na te leven en dat men

lessen heeft getrokken uit de eerste golf, door er nog meer controle op uit te oefenen. We moeten dit blijven opvolgen en aan de kant blijven staan van de mensen die ervoor zorgen dat het treinaanbod wordt verzekerd, zodat zij in alle veiligheid hun job kunnen uitoefenen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De extra coronasteun voor het spoor" (55010563C)

19 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien supplémentaire pour le rail pendant la crise du coronavirus" (55010563C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uw collega heeft een paar weken geleden in de commissie voor Financiën en Begroting aangekondigd dat het spoorwezen mag rekenen op 310,9 miljoen euro aan bijkomende steun. Daarvan is 264 miljoen euro bestemd voor de NMBS en 47 miljoen euro voor Infrabel. Volgens staatssecretaris De Bleeker komt die maatregel er vooral om het verlies vanwege de coronacrisis grotendeels op te vangen.

Ik heb hierover enkele vragen.

Voor welke periode is deze steun voorzien? Is dit ter compensatie van opgelopen schade in het volledige jaar 2020? Geldt dat ook al ter derving van de verwachte verliezen in het komende jaar? Voor welke precieze periode wil men de kosten opvangen?

Wat is de geschatte totale kost als gevolg van de coronacrisis voor de NMBS? Welke schade heeft Infrabel daardoor al geleden?

Volgens staatssecretaris De Bleeker is de extra steun aan het spoor bedoeld om het verlies grotendeels op te vangen. Voor welke andere bestemmingen is dat geld bedoeld?

Welke specifieke kostenposten moeten die bijkomende financiering opvangen? Belandt dat soms in de algemene middelen of betreft het specifieke aspecten van de openbare dienst? Zo ja, welke?

Staat hier een maximumbedrag op of verwacht u dat de factuur blijft oplopen bij een mogelijk verlenging van de maatregelen in de komende maanden?

Tot slot, op welke manier worden de beheerscontracten met beide bedrijven aangepast aan die bijkomende financiering?

19.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, ten gevolge van de covidpandemie hebben de NMBS en Infrabel dossiers ingediend bij de regering om hun verliezen te laten compenseren. Die verliezen worden voor het jaar 2020 voorlopig op 264 en 46,9 miljoen euro geraamd voor respectievelijk de NMBS en Infrabel. Dat geeft een voorlopig totaal van 310,9 miljoen euro. Deze bedragen werden geanalyseerd en besproken met de ondernemingen en een voorstel van compensatie werd aan de ministerraad voorgelegd.

Er werd daarover een beslissing genomen. De federale Staat besloot de NMBS te compenseren voor de bedragen die worden berekend, gebaseerd op de prognose die in augustus werd gemaakt.

De NMBS laat mij weten dat de redenen waarom ze zelfs na compensatie door de Staat met verlies overblijft, omdat de steun niet alle verliezen dekt, de volgende zijn. Alleen verliezen in verband met de oude activiteiten worden gecompenseerd. Verliezen op het variabel deel worden niet gecompenseerd. De compensatie werd berekend op basis van de prognose voor de maand augustus. De bijkomende verliezen van de tweede golf en de recentste coronamaatregelen worden nog niet in rekening gebracht. Wij moeten dat opnieuw evalueren, ten laatste in april van volgend jaar.

De details van het verlies zijn de volgende. Er is een verlies aan inkomsten, doordat er minder trafiek op nationaal en internationaal vlak was. Er waren extra kosten, 13,1 miljoen euro gerelateerd aan corona, met 9,2 miljoen euro voor de schoonmaak en het desinfecteren van de stations en het rollend materieel, 3,2 miljoen euro voor maskers en handgel en 0,7 miljoen euro aan diverse zaken.

Infrabel laat mij weten dat in de laatste prognose, die op 27 oktober aan de raad van bestuur van Infrabel werd voorgelegd, de impact van de coronacrisis op de resultatenrekening wordt geraamd op –48,2 miljoen euro. Het belangrijkste element is het verlies van de infrastructuurheffing van 76 miljoen euro, als gevolg van de daling van het verkeer. Het verlies van de NMBS-heffing zou worden gecompenseerd door een overdracht van 28 miljoen euro. Er is ook bij Infrabel een stijging van de kosten als gevolg van de uitvoering van de maatregelen ter bescherming van het personeel.

Zoals ik al gezegd heb, zijn dit voorlopige cijfers. De NMBS heeft een zeer belangrijke rol gespeeld sinds het begin van de pandemie. De treinen zijn altijd blijven rijden en zoals ook in andere economische sectoren het geval was, heeft de NMBS geld verloren. Het is logisch dat dit werd gecompenseerd door een beslissing van de regering.

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

Ik vond het frappant dat u meegaf dat niet alle verliezen gecompenseerd worden, en dat de verliezen voor de kernactiviteiten gecompenseerd worden, maar dat de overheid voor een aantal posten niet tussenbeide wenst te komen. Ik vind dat frappant, daar die rekening toch door iemand betaald zal moeten worden. Als de regering nu niet bijpast, komt die rekening onvermijdelijk terecht bij ofwel de reiziger, ofwel bij de schuldenlast van de NMBS.

Dit is zeker iets wat wij verder in het oog zullen houden.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

20 **Samengevoegde vragen van**

- **Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toepassing van verordening EEG 261/2004 voor de terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55009734C)**
- **Kathleen Verhelst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55009992C)**

20 **Questions jointes de**

- **Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application du règlement CE 261/2004 pour le remboursement des vols annulés" (55009734C)**
- **Kathleen Verhelst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remboursement des vols annulés" (55009992C)**

20.01 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb deze vraag een paar keer aan uw voorganger gesteld, maar ik heb er geen antwoord op gekregen, dus ik hoop van u wel een antwoord te krijgen.

Toen de coronacrisis uitbrak, moesten heel wat luchtvaartmaatschappijen noodgedwongen hun vluchten annuleren. De regels voor een vluchtannulatie zijn heel duidelijk vastgelegd in de Europese wetgeving: de consument heeft recht op een alternatieve vlucht zonder bijbetaling of op terugbetaling van zijn of haar ticket.

Ik waarschuw al sinds maart voor de onwil van sommige luchtvaartmaatschappijen om te voldoen aan de, nochtans duidelijke, Europese regels. Uw voorganger gaf hierbij telkens aan dat gezien de uitzonderlijke situatie tolerantie aan de dag moest worden gelegd voor de luchtvaartmaatschappijen en dat men de luchtvaartmaatschappijen al meermaals had gewezen op hun verplichtingen.

Iedereen bevindt zich momenteel in een moeilijke situatie en ik begrijp ook de moeilijke situatie van de luchtvaartmaatschappijen, maar daar zijn de vele consumenten die hun geld niet terugkrijgen voor geannuleerde vluchten natuurlijk niets mee. Bij uw voorganger bleef het bij woorden, maar geen daden, terwijl de mensen net hulp nodig hebben om de terugbetaling te krijgen waar zij volgens de duidelijke wetgeving recht op hebben.

Ondertussen is hierover ook berichtgeving van *Test-Aankoop* verschenen. In augustus kregen wij een hele lijst met het aantal hangende klachten. Ik zal ze niet allemaal opsommen, maar het ging over grote aantallen

en wij kunnen ervan op aan dat die cijfers nog maar het topje van de ijsberg zijn, vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Hoeveel klachten werden hierover al ontvangen?

Zult u, in tegenstelling tot uw voorganger, wel in actie schieten en concrete stappen zetten om de consumenten te helpen hun rechten te doen gelden? Verwijs alstublieft niet naar de staatssecretaris voor Consumentenbescherming, want deze bevoegdheid valt onder de minister van Mobiliteit.

Welke acties zullen worden ondernomen tegen de luchtvaartmaatschappijen die de regels aan hun laars lappen?

Ten slotte, hebt u dit probleem al met uw Europese collega's besproken, want het betreft uiteraard een probleem waarmee meerdere lidstaten te maken krijgen?

20.02 Kathleen Verhelst (Open Vld): Mijnheer de minister, bijna alle vliegtuigmaatschappijen hebben zich genoodzaakt gevoeld om door de coronacrisis vliegtuigtickets te annuleren. Dat is een zeer zware klap voor deze bedrijven, maar de Europese wetgeving is ook heel duidelijk. Het ticket van de geannuleerde vlucht moet volledig worden terugbetaald. Een voucher ter vergoeding mag worden geweigerd.

Ondanks deze duidelijke richtlijnen zijn er toch veel dossiers van ontevreden consumenten die problemen ondervinden. Callcenters van vliegtuigmaatschappijen zijn overbelast en onbereikbaar. Met online formulieren kan men alleen waardebonnen en geen terugbetalingen vragen.

Veel consumenten hebben al veel pogingen ondernomen en wachten vaak al meer dan een half jaar op een terugbetaling. Ze weten na al die pogingen niet meer bij wie ze terecht kunnen. Antwoorden blijven uit. Ze krijgen vaak een half antwoord of een antwoord dat niet bindend is.

Voormalig minister, mevrouw Muylle, zei in de commissie voor Economie op 27 mei dat dit de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit was.

Mijnheer de minister, bent u al voldoende op de hoogte van deze problematiek? Hoe wilt u dit samen met de regering aanpakken om de consumenten niet in de steek te laten? Bij wie kunnen ze terecht, zeker voor de niet-Europese vliegtuigmaatschappijen, zoals Thai Airways, die zich veel minder geroepen voelen om deze richtlijnen uit te voeren?

20.03 Minister Georges Gilkinet: Dank u voor deze zeer interessante vraag.

Er dient vooreerst te worden opgemerkt dat de bepalingen van de Europese verordening niet in de context van de huidige pandemie werden opgesteld. Een algemeen vliegverbod werd opgelegd door de staten zelf, die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving ervan.

Deze verordening geeft de respectievelijke National Enforcement Bodies ook niet de bevoegdheid om luchtvaartmaatschappijen te dwingen tot het terugbetalen van passagiers. Het doel is eerder om een minnelijke schikking te treffen of te vinden tussen de passagiers en de luchtvaartmaatschappij.

Dit gezegd zijnde, kan ik u het volgende antwoord geven.

Onze diensten hebben in de periode van 15 maart tot en met 14 oktober 2.707 dossiers over dit onderwerp behandeld.

De termijn waarbinnen een dossier behandeld wordt, is variabel. In dezen is dit voornamelijk afhankelijk van wie het dossier kan behandelen en de complexiteit van het dossier. In uitzonderlijke gevallen kan de antwoordtermijn oplopen tot anderhalve maand. De klachtenbehandelingsprocedure, bepaald door de Europese Commissie voorziet in een maximale behandelingstermijn van zes maanden.

Hoewel het initiële antwoord enige tijd op zich kan laten wachten, is de cel Passagiersrechten voorlopig nog steeds in staat om de dossiers binnen de vooropgestelde behandelingstermijn af te sluiten. De personeelsbezetting van de cel Passagiersrechten volstaat voor een normale werklust, buiten de coronacrisis. Momenteel is er door de crisis wel een piekbelasting, maar de medewerkers zetten al het

mogelijke in om zich aan te passen en alle vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden.

Ter ondersteuning van haar actie heeft de cel Passagiersrechten verschillende mededelingen gestuurd naar alle luchtvaartmaatschappijen die vanuit België opereren. Met de maatschappijen waarvan wij geen antwoord hebben ontvangen, of waarvan er na deze datum klachten binnenliepen, werd ook individueel contact opgenomen, teneinde de mogelijke problemen die zich bij hen voordeden verder aan te pakken.

Deze brieven hebben vruchten afgeworpen. De luchtvaartmaatschappijen leggen immers geen voucher meer op in de plaats van een terugbetaling en wij ontvangen quasi geen klachten meer over dit onderwerp. Onze diensten werken nu aan een sensibilisering van de luchtvaartmaatschappijen zodat zij de tijd die nodig is om een terugbetaling over te maken aan de passagiers zouden verkorten.

De Europese Commissie speelt een matigende en standaardiserende rol tussen de staten. Onze diensten zijn ook in continu overleg met hun evenknie in de andere lidstaten van de Unie, waarvan velen een vergelijkbare aanpak als die van België hebben gehanteerd.

Dit overleg wordt ook gecoördineerd en de aanpak van alle lidstaten wordt gemonitord op het niveau van de Europese Commissie. Er is momenteel nog geen overeenstemming tussen de lidstaten om de Europese verordening op structurele wijze te wijzigen of te vervangen.

Een dergelijke wijziging zou verschillende problemen inzake de naleving van de passagiersrechten echter ten goede moeten komen. De werkzaamheden over dit onderwerp, die reeds voorafgaand aan de huidige gezondheidscrisis zijn aangevat, werden echter tijdelijk on hold geplaatst. De Commissie heeft ook aanbevolen om rekening te houden met de goodwill en de financiële situatie van de maatschappijen om te beslissen of sancties aangewezen zijn. Als minister verantwoordelijk voor het luchtvervoer zal ik bij de Europese autoriteiten niet nalaten erop toe te zien dat de bescherming van de rechten van de burgers blijvend correct wordt toegepast, rekening houdend met de moeilijkheden in de luchtvaartsector.

20.04 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik ben alleszins al blij dat u zelf antwoordt en niet het probleem doorschuift naar de staatssecretaris voor Consumentenzaken. Dat is al een hele stap vooruit in vergelijking met uw voorganger.

Ik denk dat wij inderdaad allemaal begrip kunnen opbrengen voor de moeilijkheden waarin de luchtvaartmaatschappijen zich bevinden. Dat mag echter geen excuus zijn voor de niet-naleving van de consumentenrechten. U begon uw betoog met te zeggen dat de bestaande Europese wetgeving niet is gemaakt in de wetenschap van een pandemie zoals we die nu beleven. Op het einde van uw betoog stelt u daartegenover wel dat op Europees niveau al is beslist dat er van een structurele wijziging van die wetgeving geen sprake kan zijn. Dat betekent dat die wetgeving voor de volle honderd procent van kracht blijft en dat consumenten, passagiers, wel degelijk gebruik kunnen maken van hun daarin omschreven rechten.

U zei dat de diensten 2.707 dossiers behandeld hebben, wat een heel groot aantal is. Ik schrok er wel wat van dat u zei dat uw diensten geen klachten meer hebben ontvangen sinds uw diensten de luchtvaartmaatschappijen hebben gecontacteerd. Dat is heel vreemd, aangezien ik wel nog altijd veel klachten ontvang. Er mag volgens mij dus nog wel een tandje bijgestoken worden.

Het zal alleszins van nabij moeten worden opgevolgd dat de luchtvaartmaatschappijen de consumenten geven waar zij recht op hebben, nogmaals, met alle begrip voor de moeilijkheden waarin de luchtvaartmaatschappijen zich bevinden. Ik kan mij indenken dat het over erg veel aanvragen gaat. Toch hoop ik dat u er als minister van Mobiliteit op staat dat ieder zijn rechten ten volle kan laten gelden.

20.05 Kathleen Verhelst (Open Vld): Mijnheer de minister, ik hoor dat de passagiers alleen bij de luchtvaartmaatschappijen terechtkunnen voor terugbetaling. Ik hoor van u ook dat u, op basis van de richtlijn, hen niet kunt dwingen tot een terugbetaling. Ik hoor ook dat er goede stappen gezet zijn met veel luchtvaartmaatschappijen, wat zeer belangrijk is.

Kunt u ook vermelden met welke maatschappijen alles uitgeklaard is en met welke maatschappijen er nog discussies of verder overleg loopt? Wat als deze maatschappijen dit volledig naast zich neerleggen? Er moet toch zeker op toegezien worden dat zoveel mogelijk klanten een terugbetaling kunnen krijgen, of toch iets

kunnen krijgen, want het is effectief ook voor de luchtvaartmaatschappijen een zeer zware klap, maar de mensen moeten toch geholpen worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur le ministre, chers collègues, permettez-moi d'intervenir un instant pour faire le point avec vous sur la suite de nos travaux. Nous venons de traiter le point 22 de notre ordre du jour, alors que 78 points y sont inscrits. Je parle bien ici de points et non du nombre de questions puisqu'un certain nombre d'entre elles sont jointes. M. le ministre nous a fait savoir qu'il travaillait jusqu'à 18 h 00 puisqu'il a un autre engagement ensuite.

20.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, permettez-moi d'insister sur le fait que je travaille bien après 18 h 00.

Le **président**: Je n'ai pas dit le contraire. J'ai dit que vous deviez nous quitter à 18 h 00.

20.07 **Georges Gilkinet**, ministre: Cela est exact.

Le **président**: C'est ce que je pensais avoir dit. Mais si j'ai manqué de précision à cet égard, je vous demande de bien vouloir m'en excuser. Je sais que vous travaillez beaucoup plus tard.

20.08 **Georges Gilkinet**, ministre: J'ai simplement voulu vous faire une petite blague.

Le **président**: Tout cela pour dire que nous allons essayer de traiter un maximum de questions, mais toutes ne pourront pas être traitées.

Si certains collègues ont des questions qui figurent après le point 30, ils doivent savoir qu'elles ne pourront pas être traitées aujourd'hui. Je le dis pour leur éviter d'attendre 45 minutes inutilement, ce sans savoir si nous pourrions aller jusqu'au point précité.

Cela dit, si les collègues peuvent être très concis ou s'ils souhaitent se référer au texte écrit de leurs questions, nous pourrions avancer un peu plus vite, mais il faut tenir compte du temps nécessaire pour les réponses et des répliques.

Quoi qu'il en soit, nous ne travaillerons pas au-delà de 18 h 00 et certainement pas au-delà du point 30.

Mais je répète que si on veut pouvoir traiter plus de questions, il faut que les membres se réfèrent à leur texte, mais cela doit rester un choix individuel. Chacun est libre de se référer ou non au texte de sa question.

Je suis un président qui fait preuve de souplesse et qui ne coupe pas la parole. J'aime que les gens puissent s'exprimer. Comme M. le ministre l'a dit, il a été longtemps député et en tant que tel il a posé beaucoup de questions, parfois longuement. C'est aussi le moment où les membres peuvent avoir des réponses à leurs questions, réponses qui peuvent être circonstanciées.

Je sais que le Règlement prévoit des temps de parole, que l'on nous demande de respecter. Mais vu le nombre de points à l'ordre du jour de notre réunion, il va falloir être un peu plus strict, à l'avenir, si l'on veut que toutes les questions puissent être traitées.

21 **Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55009738C)

- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hitte op de treinen in de Kempen" (55009793C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hittemaatregelen bij de NMBS" (55009835C)

21 **Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55009738C)

- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La chaleur dans les trains desservant la Campine" (55009793C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures canicule à la SNCB" (55009835C)

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het lijkt raar om in de winter een vraag te stellen over de hitte, maar het is goed dat we er op tijd bij zijn. Ik ben lang vakbondsafgevaardigde geweest, waarbij ik mij bekommerde om het welzijn van de mensen en waardoor ik de welzijnscode vrij goed ken.

Wij hebben vernomen dat de NMBS na een onderzoek van de FOD WASO op 6 oktober 2020 een schriftelijke waarschuwing wegens het niet respecteren van de welzijnscode heeft gekregen, met de vermelding dat, indien de inbreuken niet worden rechtgezet, bepaalde treinen aan de ketting zullen worden gelegd. Wij hopen natuurlijk dat het niet zover komt, vanwaar mijn vragen en mijn hoop op een goed plan voor volgende zomer.

Ten eerste, klopt het dat de FOD WASO de autoriteit heeft om NMBS-rijtuigen te verbieden uit te rijden, in het bijzonder tijdens hitteperiodes?

Ten tweede, welk percentage van de huidige NMBS-vloot beschikt vandaag nog niet over airco?

Ten derde, het huidige hitteplan van de NMBS bestaat uit vijf fasen. Kunt u daar toelichting bij geven? Wanneer wordt het hitteplan afgekondigd?

Ten vierde, de NMBS was de voorbije zomer onvoldoende tegemoetkomen aan de verplichting om een programma op te stellen en specifieke maatregelen te nemen. Welke stappen moet de NMBS doen om zich in regel te stellen? Is het mogelijk om in afsluitbare ruimtes met airco te voorzien voor de treinbegeleiders? Misschien kan er worden gesuggereerd om de werkkledij, de werktijden en of de verluchting aan te passen. Of er kan worden voorzien in drank, dat zijn allemaal maatregelen ter bescherming van het personeel en die zijn nodig want afgelopen zomer tijdens de hittegolf waren er heel wat werkongevallen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Camp is afwezig.

21.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het is de eerste keer dat ik de gelegenheid heb om mij rechtstreeks tot u te richten. Daarom maak ik ervan gebruik om u te feliciteren met uw nieuwe opdracht.

Voorts verwijst ik voor mijn vraag naar de schriftelijke versie ervan.

De Federale Overheidsdienst Werk heeft de NMBS een schriftelijke waarschuwing gegeven omdat haar personeel onvoldoende beschermd werkt in vaak oververhitte treinen. De NMBS kreeg een flinke veeg uit de pan voor de werkomstandigheden van het personeel. De hittemaatregelen van de NMBS voldoen volgens de inspectiedienst niet en blijken in hun huidige vorm moeilijk toepasbaar in de praktijk.

Uit welke elementen bestaat het huidige hitteplan van de NMBS?

Welke concrete elementen voldeden volgens de inspectiedienst niet?

Welke maatregelen zal de NMBS nemen om de tekortkomingen in hun hitteplan weg te werken om te komen tot een efficiënt en werkzaam hitteplan?

21.03 Minister Georges Gilkinet: De NMBS informeert mij dat in normale omstandigheden er voor 66 % van de treinreizigers tijdens de week een trein met airco ter beschikking is. In juli 2019 kregen wij te maken met hoge temperaturen, die leidden tot een sterke toename van het aantal incidenten met de infrastructuur en het materieel, met soms grote storingen en ongemak voor de klanten en het NMBS-personeel tot gevolg.

Wanneer het meer dan 30 graden wordt en die temperatuur aanhoudt, kan het inderdaad onaangenaam warm worden in een rijtuig zonder airco, net als in elke ruimte zonder airco trouwens.

De beslissing om de maatregelen van het hitteplan te activeren, moet uiterlijk twee dagen voor de uitvoering ervan worden genomen om een goede communicatie aan de reizigers mogelijk te maken en om het vervoersplan in het systeem van Infrabel aan te passen.

Het hitteplan houdt in dat preventief beslist wordt een aantal treinen niet te laten rijden en dat klanten verzocht worden niet in een oververhitte trein te stappen, als er een alternatief met airco is. Daarnaast moet

in de mate van het mogelijke een deel van het materieel anders worden ingezet, zodat een groter aantal reizigers een trein met airco kan nemen.

Voor de zomer worden de airco-installaties extra getest. Concreet betekent het dat de werking van alle installaties die uitgerust zijn met airco, aan een controle worden onderworpen en dat er bijzondere onderhoudsinterventies worden uitgevoerd.

De NMBS is zich dus terdege bewust van de problemen die hittegolven veroorzaken voor het personeel bij de uitvoering van de taken. De uitrusting en de werkorganisatie van het rijdend personeel bij hittegolven moeten in het bedrijfscomité voor preventie en bescherming op het werk van de NMBS worden behandeld. Het klopt dat de NMBS aan een inspectie onderworpen is inzake de referentiewaarden van de welzijnscode van dat verband. De NMBS zal hierop reageren via de gebruikelijke kanalen.

21.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt toch wel op een aantal van mijn vragen geen antwoord gegeven.

Kan FOD WASO de treinen effectief verbieden, als die niet voldoen? Ik ken de welzijnscode vrij goed. Er liggen toch heel wat regels bij hitte vast. Als de NMBS er niet in slaagt om aan die normen en voorwaarden te voldoen, kan er toch wel een serieus probleem rijzen.

Hoeveel voertuigen zijn nog niet voorzien van airco? Zult u extra inspanningen leveren om meer treinen te voorzien van airco?

Dikwijls gaat het om personeelseffectief. Aangezien werknemers in hitteperiodes op tijd moeten kunnen rusten – het kan ernstige gevolgen hebben als zij gedurende langere tijd in de hitte moeten werken –, moet er voldoende personeel kunnen worden ingezet. Daarnaast moeten er voldoende voorzieningen zijn om het personeel te beschermen tegen de hitte. Afgelopen zomer was het toch heel moeilijk om te werken voor het personeel, zeker met de mondkapen.

Ik heb toch een onvoldoende antwoord gekregen op de vraag in verband met de concrete planning voor komende zomer. Ik hoop echt dat er, samen met de werknemersorganisatie, vanaf nu al werk zal worden gemaakt van een goed plan tegen volgend jaar.

21.05 Frank Troosters (VB): Ik ben ook niet helemaal tevreden met het antwoord, maar ik ben positief vandaag. Ik heb twee positieve dingen gehoord. De NMBS is zich blijkbaar terdege bewust van de hitteproblematiek. Dat kan ook moeilijk anders wanneer er zo'n waarschuwing wordt gegeven. Dat inzicht is al veel waard.

We zitten momenteel in de herfst, daarna volgt de winter er daarna nog de lente. Hoge temperaturen staan dus niet direct voor de deur. Dat geeft de minister en de NMBS tijd om te werken aan het hitteplan voor de volgende zomer op basis van de opmerkingen en de opgesomde concrete voor verbetering vatbare elementen. Zoals de heer Arens zou zeggen, *je compte sur vous*.

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

22 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke verlenging van de abonnementen van de NMBS" (55009739C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De flexibiliteit van de NMBS-abonnementen" (55010179C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinabonnementen tijdens de lockdown" (55010574C)

22 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation temporaire des abonnements de la SNCB" (55009739C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La flexibilité des abonnements de la SNCB" (55010179C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les abonnements de train pendant le confinement" (55010574C)

22.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, op een mondelinge vraag van Bert Maertens in het Vlaams Parlement antwoordde uw collega-minister Lydia Peeters dat men bij De Lijn manieren wil onderzoeken waarop abonneementhouders bij onvoorziene omstandigheden hun abonnement kunnen onderbreken. Nadien is het dan weer mogelijk het abonnement te laten verderlopen en de periode van tijdelijke stopzetting alsnog te gebruiken.

Door de huidige coronapandemie hebben heel wat schoolgaande kinderen geen gebruik moeten maken van hun schoolabonnementen. Ook werknemers die gebruik maken van het openbaar vervoer, maar door corona noodgedwongen moesten overstappen op telewerk en thuiswerk, zagen de overige periode van hun abonnement in rook opgaan.

Op enkele vragen, met betrekking tot het compenseren van abonnementen, tijdens de commissie voor Mobiliteit van 14 april 2020 antwoordde uw voorganger François Bellot dat treinsbiljetten en abonnementen kunnen terugbetaald worden volgens de gebruikelijke verkoopsvoorwaarden." Eveneens zei hij dat er geen aanvullende maatregelen zouden genomen worden ten bate van reizigers met abonnementen.

Daarom heb ik voor u de volgende vragen.

Bent u bereid om de NMBS te vragen dat ze een mogelijkheid bieden waarbij de abonneementhouder kan kiezen om voor een bepaalde periode zijn/haar abonnement niet te gebruiken en deze periode dan op een ander moment terug te laten starten? Zo ja, hoe zou dit in zijn werk kunnen gaan?

Zal dit voor elk type abonnement mogelijk zijn?

Hoe zal de aanvraag kunnen gebeuren?

Wat is de maximaal toegelaten periode om deze 'pauze' te gebruiken?

Binnen welke termijn dient de 'pauzeperiode' opnieuw opgenomen te worden?

Wat is uw visie op het compenseren van abonnementen door onvoorziene omstandigheden?

Hoeveel aanvragen tot compensaties inzake abonnementen heeft de NMBS ontvangen tijdens de huidige coronapandemie?

Wat zou de geschatte kostprijs zijn? Is er een raming?

Zijn er andere manieren waarop u abonneementhouders tegemoet wil komen?

22.02 **Frank Troosters** (VB): De COVID-19-crisis zorgde voor een toenemende flexibiliteit inzake mobiliteit. Er wordt vaker van thuis gewerkt en onderwijs wordt vanop afstand gevolgd, maar ook een ongeval met lichamelijk letsel of ziekte kan ervoor zorgen dat geen of minder gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer.

Om meer flexibiliteit te bieden in de dagelijkse mobiliteit van haar abonneementhouders lanceerde De Lijn een actie waarbij abonnees tijdelijk de kans krijgen om hun jaarabonnement op pauze te zetten. Zowel nieuwe als bestaande abonnees van De Lijn kunnen vanaf maandag hun jaarabonnement tot maximaal 20 dagen pauzeren. Achteraf worden de gepauzeerde dagen omgezet in een overeenkomstig geldbedrag dat wordt teruggestort.

Overweegt de NMBS een soortgelijke actie voor zijn abonnees? Zo ja, welke vorm zal de actie van de NMBS aannemen (termijn, voorwaarden, procedure...) en wanneer zal die actie plaatsvinden en hoeveel financiële middelen worden hiervoor gebudgetteerd?

Zo neen, waarom niet? Zal er desgevallend een ander initiatief genomen worden om meer flexibiliteit aan de abonnees van de NMBS te bieden?

De **voorzitter**: Verwijst u ook naar uw schriftelijke versie, mevrouw Vindevoghel?

22.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik wil toch graag het woord daarover, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Ik heb het geprobeerd, mijnheer de minister.

22.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Goed geprobeerd, mijnheer de voorzitter.

Wij hebben een mail gekregen van Jarne, een student fysica aan de Vrije Universiteit Brussel, die in Gent woont. Hij gaat met de trein naar de universiteit. Daarvoor heeft hij een jaarabonnement dat 348 euro kost. Hij werkt ook nog een beetje in een restaurant, maar dat is nu natuurlijk gesloten.

Jongeren als Jarne worden serieus geraakt door de pandemie. Jarne is verschillende keren het slachtoffer. Hij kan niet naar school. Hij kan geen studentenjob doen. Daarbovenop komen nog de kosten voor zijn treinabonnement.

Mijnheer de minister, kan de NMBS in een mogelijkheid voorzien om abonnementen te pauzeren, rekening houdend met de vele studenten en werknemers van wie het abonnement nu tijdelijk onbruikbaar is geworden?

In het regeerakkoord staat dat de NMBS meer tariefautonomie zal krijgen in het kader van de nog op te stellen beheerovereenkomst. Zal de mogelijkheid tot het pauzeren van abonnementen in de volgende beheerovereenkomst worden opgenomen?

22.05 Minister Georges Gilkinet: Tijdens de commissie voor Mobiliteit van 22 september 2020 werd mijn voorganger reeds gevraagd naar uitzonderlijke mogelijkheden tot compensatie voor abonnementshouders bij de NMBS.

De NMBS bevestigt mij opnieuw dat haar reizigers steeds gebruik kunnen maken van de bestaande compensatieregelingen. De drie andere openbaarvervoermaatschappijen – De Lijn, de MIVB en TEC – passen hetzelfde principe toe.

Elk beleidsniveau heeft op het vlak van mobiliteit maatregelen getroffen. Op het niveau van de NMBS heeft de regering beslist alle inwoners van België ouder dan twaalf jaar via de 'Hello Belgium' Railpass twaalf gratis treinscheutjes aan te bieden die binnen een periode van zes maanden moeten worden opgenomen.

De pauzemogelijkheid die u in de vragen vermeldt, is een tijdelijk pilootproject van De Lijn, waarbij abonnementen flexibeler kunnen worden ingezet. De voorwaarden van het pilootproject laten niet toe het abonnement op pauze te zetten tijdens het weekend of tijdens de schoolvakanties.

Op mijn vraag onderzoekt de NMBS de mogelijkheden om een abonnementsformule uit te werken die een antwoord biedt op het groeiende belang van telewerk.

Het pilootproject is niet geldig voor de klanten die een gecombineerd abonnement NMBS-De Lijn hebben gekocht. Die klanten genieten namelijk al van een korting van 10 % op de standaardprijzen van de abonnementen van De Lijn. De NMBS laat mij weten dat ongeveer 35.000 reizigers een gecombineerd woon-werkverkeerabonnement en 12.000 reizigers een gecombineerd woon-schoolabonnement hebben.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en keer nu terug naar de leden voor hun repliek.

De heer Roggeman is als eerste aan de beurt.

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

U verwijst naar de bestaande compensatieregeling zoals die van toepassing is bij de NMBS, maar u weet natuurlijk zeer goed dat die alleen kan worden ingeroepen bij afgeschafte treinen en treinen met zeer veel vertraging. Met andere woorden, abonnementshouders hebben daar weinig aan als het gaat om de omstandigheden van de lockdown. Dat is immers helemaal niet van toepassing voor die mensen.

Ik vind het dan ook jammer dat u de lijn van uw voorganger volgt en te kennen geeft geen voorstander te zijn van een systeem van pauzeknop of een alternatieve verlenging van abonnementen naar aanleiding van de

lockdown.

Vlaanderen toont met het busvervoer nochtans aan dat dit effectief mogelijk en haalbaar is. Jammer dat u hetzelfde voor de NMBS meteen afblokt.

22.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ook ik blijf wat op mijn honger wat de compensatiemaatregelen voor abonneementhouders betreft. De bestaande compensatieregeling geldt immers niet voor hen en ook aan een gratis Railpass hebben zij uiteraard weinig. Ik hoop dat men in de toekomst een betere regeling zal kunnen uitwerken.

22.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik ben ook ontgoocheld omdat er geen oplossing wordt gezocht voor de mensen die tijdens deze lockdown hun abonnement niet gebruiken en dat abonnement niet op pauze kunnen zetten om het dan later verder te gebruiken.

Er moet naar een oplossing gezocht worden, voor de studenten maar ook voor de werkende mensen die hun abonnement nu niet gebruiken.

Ja, ik ben ontgoocheld door het antwoord.

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

23 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke aanpassing van de rijpadkosten" (55009740C)

23 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation temporaire des frais d'utilisation des sillons" (55009740C)

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, alle sectoren hebben te lijden onder de impact van COVID-19. Zo ook de sector van het vrachtverkeer via het spoor. In het kader daarvan zijn sommige landen al begonnen met de impact te proberen temperen door financiële maatregelen te nemen die het vrachtverkeer via het spoor ten goede kunnen komen op korte termijn. Zo halveren sommige landen de rijpadkosten voor een langere periode of laten sommigen landen deze vergoedingen zelfs voor heel 2020 vallen. Nederland en Duitsland hebben deze maatregelen reeds in hun masterplan opgenomen. Ook in ons buurland Frankrijk keurde men deze maatregel goed.*

Aangezien deze maatregel in zoveel verschillende Europese landen genomen wordt, heeft ook de Europese Raad, de Europese Commissie en nu ook het Europees Parlement de regelgeving aangenomen in het kader van de vrijstellingen of verlagingen van rijpadvergoedingen goed te kunnen keuren en uit te voeren.

Daarover heb ik de volgende vragen.

Wat is de (financiële) impact tot nu toe op de spoorvrachtsector door de gevolgen van COVID-19?

Heeft u reeds contact gehad met de vertegenwoordigers van de spoorvrachtsector in ons land over de mogelijke maatregelen die kunnen genomen worden? Zo ja, wat was hiervan het resultaat?

Bent u voorstander van een kwijtschelding of verlaging van rijpadkosten in ons land? Zo ja, wat is de kost van deze maatregel? Voor hoelang zou deze maatregel gelden? Zal ons land deze maatregel ook implementeren in een mogelijks masterplan?

Zo neen, hoe zal u vermijden dat de concurrentiepositie van onze havens verzwakt?

23.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, er waren ook vragen van mevrouw Verhaert en de heer De Spiegeleer over dit onderwerp.

Mijnheer Roggeman, het is mijn ambitie om in nauw overleg met alle spelers een echt plan van concrete actie op te stellen om het goederenvervoer per spoor te heroriënteren. Dat staat in het regeerakkoord. Het is de bedoeling dat het plan veelomvattend zal zijn. Het zal investeringsmaatregelen op het gebied van infrastructuur omvatten en gericht zijn op het bevorderen van innovatie en digitalisering van de sector.

Het huidige systeem van steun voor het verspreid en gecombineerd vervoer zal ook moeten worden geëvalueerd. En er zullen voorstellen moeten worden gedaan om de efficiëntie ervan in de toekomst te verbeteren. Ook wordt de laatste hand gelegd aan een wetsvoorstel voor het opzetten van een steunregeling om de sector financieel te helpen, zodat deze wordt aangemoedigd om te investeren in een remsysteem om de geluidsoverlast van het spoorwegvervoer te verminderen. Dit plan moet voor het einde van dit jaar aan het Parlement worden voorgelegd.

Om de urgentie van de gezondheidscrisis te verzachten, heb ik bovendien vanaf mijn aantreden het principe van de compensatie van de verliezen van Infrabel verkregen, zoals reeds gezegd in antwoord op een eerdere vraag van u. Daardoor is het mogelijk om de annulering van de treinpaden en de administratieve kosten tot eind september 2020 niet te factureren aan de spoorwegoperatoren. Dat heeft een impact van 3,3 miljoen euro op het goederenvervoer.

De juridische haalbaarheid van de mogelijkheid om het bedrag van de vergoedingen voor het jaar 2020 drastisch te verlagen wordt door mijn administratie onderzocht. Er werd ook contact gelegd met Infrabel om de kosten en de technische haalbaarheid van de maatregel te bepalen.

Ik zal niet verbergen dat de timing extreem krap is. Enerzijds is er de Europese verordening, die de verlaging van de heffing voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur voor het jaar 2020 mogelijk maakt, op 13 oktober in werking getreden. Anderzijds moet België in december overschakelen op een nieuw systeem voor de berekening van de heffing.

Er liggen dus veel projecten op tafel die de komende maanden moeten worden uitgevoerd. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt en prioriteiten worden gesteld. Ik ben in principe een voorstander van specifieke steun voor de spoorwegsector in de context van de gezondheidscrisis, maar ik spreek nog geen mening uit over de beste manier om dat te doen.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij te horen dat u zich zeer geëngageerd opstelt tegenover het goederenvervoer. Dat is een belangrijke sector voor onze economie.

Ik ben benieuwd naar de uitwerking van verschillende maatregelen. U hebt het onder meer over de voortzetting van de steun aan het gespreid en gecombineerd vervoer. Dat is al vaak herwerkt en geëvalueerd. Het komt er meestal op neer dat de steun wordt verlaagd. Ik ben heel benieuwd hoe u dat gaat aanpakken.

Ik hoop samen met u dat de compensatie voor de geleden schade in het jaar 2020 dit jaar nog juridisch in orde kan worden gebracht. U vindt in ons in elk geval een partner om er op een vlotte manier de parlementaire goedkeuring aan te koppelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Slimmere stations" (55009750C)
- **Joris Vandenbroucke** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De raamovereenkomst tussen SUMI en de NMBS om stations slimmer te maken" (55009771C)
- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tussen de NMBS en Sumi - Smart & Connected Buildings" (55009836C)

24 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Des gares plus intelligentes" (55009750C)
- **Joris Vandenbroucke** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le contrat-cadre liant SUMI et la SNCB afin de rendre les gares plus intelligentes" (55009771C)
- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le contrat entre la SNCB et Sumi - Smart & Connected Buildings" (55009836C)

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister, de NMBS zal voor de komende zes jaren samenwerken met het Vlaamse bedrijf SUMI om de stations die ze in haar beheer heeft 'slimmer' te maken. Dit gebeurt aan de hand van allerlei technologie om het de passagier zo makkelijk mogelijk te maken. Samen met het West-Vlaamse technologiebedrijf plant de NMBS 550 van haar stations onder handen te*

nemen.

Dit brengt me tot het stellen van volgende vragen.

Welke aanpassingen zullen er in de stations gebeuren om deze 'slimmer' te maken? Graag een gedetailleerd overzicht van de uit te voeren werken per station.

Kunt u bevestigen dat aanpassingen zullen gebeuren in elk station en elke stopplaats? In welke wel of niet?

Hoe wordt bepaald welke station en stopplaats prioritair aangepast worden?

Bent u het er mee eens dat de volgorde van aanpassing best de opstapcijfers volgen?

Wanneer plant de NMBS deze werken te laten uitvoeren? Graag een overzicht per station.

Wat is, als minister, uw visie op het investeren in kleine stations waar amper reizigers opstappen?

Wat zijn de voorziene kosten per station/stopplaats?

Wat zijn de verschillen tussen de grote stations en de kleine stations inzake uit te voeren werken?

24.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): *Mijnheer de minister, de NMBS heeft een raamovereenkomst gesloten met het bedrijf SUMI voor het automatiseren en connecteren van 550 stations, inclusief alle mogelijke toebehoren zoals parkings. Luidens de website van het bedrijf werkt de NMBS er al sinds 2008 mee samen en dat voor "bijna alle belangrijke stations- en seinhuis renovaties van de voorbije jaren in Vlaanderen en Brussel".*

Graag leg ik volgende vragen voor aan de minister.

Kan u wat meer duiding geven over het "slimmer maken" van stations? Wat moeten wij ons daarbij concreet voorstellen en in welke mate zal dit de reiservaring van de NMBS-klanten positief beïnvloeden?

Welke stations werden reeds onder handen genomen door SUMI? Hoe wordt dit geëvalueerd door de NMBS?

Is het effectief de bedoeling om alle stopplaatsen en stations van de NMBS aan te pakken? Welk budget is hiervoor voorzien?

24.03 Frank Troosters (VB): *De NMBS is verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van al haar stationsites. Dit behelst onder meer 4.508 elektronische schermen en alle daarop aangesloten installaties, 335 liften, 311 roltrappen, 710 schuifdeuren, diverse alarm- en pompinstallaties, airco's en brandveiligheidsinstallaties.*

Om alle elektrische technieken in al haar sites te verbinden met één technisch hoogstaand beheerplatform sloot de NMBS een zesjarige overeenkomst af met Sumi Smart & Connected Buildings uit Kortrijk.

Wat is de budgettaire impact van deze overeenkomst?

Welke concrete meetbare doelstellingen werden met Sumi overeengekomen?

Zal de NMBS tussentijdse evaluaties houden over de samenwerking/overeenkomst met Sumi? Zo ja, wanneer zullen die evaluaties plaatsvinden en welke criteria zullen daarbij gehanteerd worden?

Welke contractuele sanctiemechanismen bij niet naleving van de overeenkomst (of het niet behalen van de overeengekomen doelstellingen - lees negatieve evaluatie) door Sumi heeft de NMBS in de gemaakte overeenkomst voorzien?

24.04 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de NMBS informeert ons dat het de pers is die ons over het slimmer of intelligenter maken van de stations sprak. Het contract zal vooral een impact hebben op het vlak van automatisering en het centraal beheer. We spreken dus over rationalisering*

van de middelen. Toch zijn er ook vlakken waarop de reiservaring van de klanten positief zal worden beïnvloed.

De NMBS werkt sinds verschillende jaren aan een vooruitstrevend lastenboek voor de levering en ontwikkeling van alle nodige hardware en software voor de uniforme automatisering van de technische installaties in haar stationsgebouwen. Het gaat onder meer om 4.508 elektrische borden en alle hierop aangesloten installaties, 335 liften, 311 roltrappen, 710 schuifdeuren, componenten van pompinstallaties, airco's en brandveiligheidsinstallaties.

Het opzet is dus een uniforme automatisering van de technische installaties in de gebouwen en stations die de NMBS beheert. Tot nu toe werden de sites op verschillende manieren partieel geautomatiseerd, met telkens aparte aanbestedingen. Het bedrijf waarmee men nu in zee gaat, krijgt de opdracht om alle elektrische technieken op alle sites te automatiseren en te verbinden met een *smart building*-beheerplatform.

Op deze manier stelt de NMBS ambitieuze doelstellingen inzake facilitymanagement. De NMBS verwacht dan ook hiermee efficiënter te kunnen werken op het vlak van energiebesparing, onderhoudsbesparing, verplaatsingen van het personeel, uniforme metingen en registratie op afstand.

Ook op het vlak van realtime informatie aan de reiziger zal het een positieve invloed hebben. Klanten zullen bijvoorbeeld online de status van de lift naar het perron of andere geautomatiseerde installaties kunnen bekijken. De wachtzaal in het station zal kunnen worden geopend zonder fysieke tussenkomst. De verlichting zal kunnen worden aangestuurd in functie van de openingsuren, lichtsensoren en/of beweging.

De projecten die eerst zullen starten, zijn die waar de NMBS nu al aan het werken is. Voor de later geplande projecten zijn het aantal opstappende reizigers een belangrijk criterium. De NMBS en haar partners werken aan een detailplanning voor de werken. De raamovereenkomst heeft een looptijd van zes jaar.

24.05 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik vind het een interessant project. Het is een verstandige keuze om daarvoor samen te werken met de private sector en geen eigen systemen te willen oprichten, zoals in het verleden al vaak is gebeurd. Ik ben benieuwd naar de voortgang.

Ik had ook een paar vragen gesteld over de situatie en de planning per station. U hebt toegelicht dat het aantal opstappende reizigers een van de belangrijkste criteria zal zijn. Dat geeft een aanknopingspunt, maar mocht u nog bijkomende info hebben over de planning van de werken en de aanpassingen die er per station gepland staan, is die zeker welkom. U hebt immers aantallen genoemd inzake de liften en de aanpassingen die daarvoor nodig zijn, dus ik vermoed dat de NMBS op zijn minst een inschatting heeft gemaakt waarvoor de installaties bestemd zijn.

Ik zou dus graag die info nog krijgen. Als het nodig is, stel ik daar een schriftelijke vraag over, maar mocht het via deze weg kunnen, dan is dat natuurlijk ook welkom.

24.06 Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor de toelichting bij dit project. Het lijkt mij inderdaad een goede investering. Het klinkt zeer goed dat we online de status van roltrappen en liften kunnen bekijken. Ik hoop dat het project er ook toe kan bijdragen dat de roltrappen en liften effectief altijd en overal werken. Vorig jaar waren er bijvoorbeeld 2.000 defecten aan de 560 roltrappen en liften. Dat is een grote ergernis bij vele reizigers. Ik hoop dat dit project kan bijdragen aan de oplossing hiervan.

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

Ik heb niet alles gehoord wat ik wilde weten, maar ik heb ook nog wel een schriftelijke vraag over dit onderwerp lopen. Ik zal het antwoord daarop afwachten.

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

25 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onduidelijkheid over de prioritaire opdrachten van de douane in het wegverkeer" (55009762C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitbreiding van het uitzonderingsregime voor prioritaire voertuigen tot de douane" (55009765C)

25 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'imprécision concernant les missions prioritaires de la douane sur les routes" (55009762C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension à la douane du régime d'exception pour les véhicules prioritaires" (55009765C)

25.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vragen.

Mijnheer de minister, tijdens de plenaire vergadering van 8 oktober 2020 beantwoordde u een vraag van collega Arens over de onduidelijkheid die bij de douanediens ten zou zijn gerezen naar aanleiding van de inwerkingtreding van de wet van 16 juli 2020 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft.

U liet weten dat er op maandag 12 oktober 2020 een erratum in het Belgisch Staatsblad zou worden gepubliceerd. Ik heb echter gemerkt dat dat erratum enkel een verbetering inhoudt met betrekking tot de militaire politie, die inderdaad bij publicatie (in tegenstelling tot de tekst die uiteindelijk plenair was gestemd) over het hoofd was gezien.

Volgens ons is de verwarring bij de douanediens ten onterecht. Voor hen wijzigt er immers niets ten opzichte van de situatie tot 1 oktober 2020: de uitzonderingen op naleving van de wegcode die zij tot dan genoten, genieten zij vandaag nog steeds.

Mijn vraag voor u zijn de volgende.

Kan u voor alle duidelijkheid officieel bevestigen dat de ongerustheid bij de douanediens ten onterecht is en dat zij inderdaad hun taken bij prioritaire opdrachten in het wegverkeer nog steeds kunnen uitoefenen op dezelfde wijze als voor 1 oktober 2020.

Voor het nieuwe algemeen uitzonderingsregime bij dringende opdracht dat bij wet van 16 juli 2020 werd ingevoerd, werd naar de geest initieel vertrokken van de lijst met bestuurders zoals die voorlag bij het voorstel tot nieuwe wegcode dat vorige legislatuur op niveau van het Overlegcomité is gestrand. Het criterium leek toen te zijn dat de dringende opdracht erop gericht moet zijn om ernstig en dreigend gevaar voor de openbare orde of fysieke gesteldheid van personen te ondervangen. Op die manier zouden niet te veel categorieën van het uitzonderingsregime gebruik kunnen maken. Alleszins lijkt men bij douane nu aan te sturen op een nieuwe wijziging van de wegcode, opdat ook zij van het uitzonderingsregime zouden kunnen genieten

Mijn vragen voor u zijn de volgende.

Is de FOD Mobiliteit aan het bekijken of het algemeen uitzonderingsregime bij dringende opdracht uitgebreid zou moeten worden naar de bestuurders van de douane?

Is de FOD Mobiliteit daarbij van plan om zich te houden aan het eerder gekozen criterium dat de dringende opdracht erop gericht moet zijn om ernstig en dreigend gevaar voor de openbare orde en/of fysieke gesteldheid van personen te ondervangen?

Wat zijn de eventuele argumenten waarop de douane zich zou beroepen om van het algemeen uitzonderingsregime te kunnen genieten?

Vindt u zelf als minister van Mobiliteit dat de bestuurders van douane van het algemeen uitzonderingsregime moeten kunnen genieten?

25.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, het is een beetje vreemd om met "ja" te beginnen als de vraag niet echt luidop wordt gesteld.

Ja, mijnheer Raskin, de ongerustheid bij de douanediens ten was onterecht. Er worden in die wet voor de douanediens ten niet in extra uitzonderingen voorzien, maar ook niet in minder uitzonderingen. Dat was blijkbaar ook de bedoeling van de indieners van het bewuste wetsvoorstel en het eruit voortvloeiend amendement, maar dat weet u beter dan ik, aangezien ik niet heb deelgenomen aan de

commissievergadering waarin die tekst werd besproken en goedgekeurd.

Het enige wat voor de diensten van de douane is veranderd, is de regel met betrekking tot het voorbijrijden van een rood verkeerslicht. Zoals dat het geval is voor andere prioritaire voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren, mogen ook de douanediens ten met een dringende opdracht het rood licht met een gematigde snelheid voorbijrijden, in plaats van te moeten stoppen zoals iedereen.

Het antwoord op de vier vragen van uw tweede mondelinge vraag is neen. Mijn administratie heeft van de FOD Financiën tot nu toe geen vraag ontvangen om het verkeersreglement aan te passen betreffende de dringende opdrachten van de douanediens ten. Zoals aangegeven in mijn antwoord op uw gelijkaardige vraag, blijft de situatie van de douanediens ten dezelfde als vóór de inwerkingtreding op 1 oktober van de wet van 16 juli 2020.

We moeten echter durven bekennen dat de wet de zaken nogal ingewikkeld heeft gemaakt en de coherentie in het verkeersreglement niet heeft bevorderd. Dit komt de rechtszekerheid niet ten goede. Zo is in het bijzonder de samenhang tussen artikel 37.5, dat werd ingevoerd bij de wet van 6 juli in het bestaande artikel 59.13, en het bestaande artikel niet ideaal. Er is dus nog wat werk aan de winkel om het geheel overzichtelijker te houden en rechtszekerheid te bieden.

25.03 Wouter Raskin (N-VA): Het was een uitgebreide vraag met verschillende deelantwoorden. Ik zal de tijd nemen om de antwoorden rustig na te lezen. Ik onthoud vooral uw aanzet dat de ongerustheid onterecht zou zijn. Ik ben er niet van overtuigd dat het de dingen complexer maakt. Dat debat zullen we misschien in de toekomst nog eens voeren wanneer ik uw antwoorden in alle rust gedetailleerd heb nagelezen.

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

Le **président**: La question n° 55009789C de M. Ben Achour est reportée.

26 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de Brusselse stadstol op de Limburgse pendelaar" (55009873C)

26 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du péage urbain bruxellois sur le navetteur limbourgeois" (55009873C)

26.01 Wouter Raskin (N-VA): *Mijnheer de minister, gisteren raakten enkele details bekend over de plannen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om vanaf 2022 een stadstol in te voeren. Alle wagens die de hoofdstad binnenrijden, zullen een heffing moeten betalen, bestaande uit een vast en variabel gedeelte.*

Tijdens de plenaire vergadering van donderdag 15 oktober wees ik u er al op dat de heffing vooral door de tienduizenden Vlaamse pendelaars, die elke dag in Brussel komen werken, betaald zou worden.

In het bijzonder zullen de pendelaars uit de meer perifere gebieden van Vlaanderen, zoals de provincie Limburg, getroffen worden. Zij nemen vaak uit noodzaak de wagen, omdat de alternatieven erger en nog tijdrovender zijn en niet te combineren met een gezinsleven. Voor hen wordt deze tolheffing een onvermijdelijke belastingverhoging.

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Erkent u dat er buiten de Vlaamse Ruit te weinig alternatieven zijn voor de wagen om zich naar Brussel te verplaatsen?

Hoe denkt u hieraan tegemoet te komen? Tegen wanneer en op welke manier?

Welke overgangsmaatregelen voorziet u voor deze mensen voor de periode tussen de lancering van de stadstol en de creatie van afdoende alternatieven voor wagen?

26.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, wij moeten meer inzetten op duurzame transportmiddelen met de trein als ruggengraat.

Indien wij het marktaandeel van de trein bekijken in het aantal woon-werkverplaatsingen van Hasselt naar

Brussel, merken wij dat in 2018 al 70 % van de mensen de trein namen.

Wij moeten verder inzetten op manieren om die modal shift te bevorderen. Reizigers met de fiets naar het station laten komen en inzetten op grotere en beter beveiligde fietsparkings zijn daar een goed voorbeeld van. Ik zal daaraan werken.

De NMBS stelt vast dat zowat 60 % van haar reizigers opstappen in de 26 drukst bezochte stations. De NMBS heeft haar intentie voor het nieuwe vervoersplan duidelijk gemaakt. De krachtlijnen zijn daarbij het inleggen van nieuwe verbindingen tussen steden door het inleggen van bijkomende IC-verbindingen, het verder uitbreiden van het voorstadaanbod in Brussel, Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi en een verdere uitbreiding van het aanbod rond de andere steden, zowel qua frequentieverhogingen als amplitude.

Dat is het antwoord dat ik u kan geven vanuit het standpunt van de NMBS.

Wat de Brusselse stadstol betreft, zoals reeds opgemerkt tijdens de plenaire vergadering, heb ik tot nu toe geen document of voorstel gekregen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Als ik het krijg, zal ik het met de regering aandachtig lezen en er heel beleefd met de collega van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over praten.

26.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, met alle respect, maar ik moet vaststellen dat het antwoord dat u geeft, een erg globaal antwoord is.

Ik had u gevraagd of u erkent dat er behalve de Vlaamse Ruit te weinig alternatieven zijn voor het naar Brussel rijden met de wagen. Ik heb op die vraag geen concreet antwoord gekregen.

Ik had u ook gevraagd hoe u daaraan tegemoet wenste te komen. Ook dat antwoord heb ik niet gehoord.

Ik had ook een vraag gesteld over mogelijke overgangsmaatregelen. Dat antwoord heb ik evenmin gehoord.

U hebt een algemeen antwoord gegeven over het inzetten op duurzame mobiliteit en de modal shift. Dat is uw gekend verhaal, waar ik per definitie ook niet helemaal tegen ben.

U verwijst ook naar uw ambitie om nieuwe verbindingen te organiseren, wat op zich natuurlijk geen probleem is, maar dan wordt u natuurlijk geconfronteerd met zeer complexe puzzels als de verzadiging van rijpaden en dergelijke meer.

Zo eenvoudig is dat dus niet, zeker niet in mijn provincie, maar ook niet in de provincie Luxemburg, beide meer perifere provincies.

Nogmaals, met alle respect, ik heb geen antwoord gekregen op mijn vragen. Ik zal er dus op terugkomen.

De **voorzitter**: Als de minister geen bijkomende elementen heeft, kunt u inderdaad met een nieuwe vraag terugkomen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De vragen nrs. 55009916C, 55010012C, 55010147, 55010170C en 55010702C van de heer Vandenbroucke worden omgezet in schriftelijke vragen; evenals de vragen nrs. 55010218C en 55010649C van de heer Parent; de vragen nrs. 55010586C, 55010683C en 55010684 van de heer Van den Bergh; de vragen nrs. 55010386C, 55010387C, 55010688C en 55010694C van de heer De Spiegeleer; de vragen nrs. 55010029C, 55010155C, 55010178C en 55010554C van de heer Troosters.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.07 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 07.