

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

du

MARDI 6 JUILLET 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 6 JULI 2021

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.
La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 15 et présidée par Mme Kim Buyst.

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

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

01 Actualiteitsdebat: De hitte en de treinen. Toegevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55018933C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019124C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Hittemaatregelen op het spoor" (55019163C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019180C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Treinstellen zonder airco" (55019546C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019605C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het hitteplan van de NMBS" (55019682C)

01 Débat d'actualité: La chaleur et les trains. Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55018933C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019124C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains au temps des canicules" (55019163C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019180C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rames de train sans climatisation" (55019546C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019605C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan canicule de la SNCB" (55019682C)

De **voorzitster**: Ikzelf ben de eerste vraagsteller, maar aangezien ik voorzit, vind ik het wat vreemd om als eerste te starten. Ik zal als laatste spreker aansluiten.

01.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, om het voor iedereen gemakkelijk te maken, verwijs ik naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Mijnheer de minister, vorig jaar kreeg de NMBS-directie een schriftelijke waarschuwing vanwege de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg naar aanleiding van een arbeidsongeval met een treinbegeleidster bij wie op 7/8/20 een hittedag werd vastgelegd. Metingen op een zeer warme septemberdag, maar niet tijdens een hittedag, toonden aan dat de maatregelen i.v.m. het hitteplan niet volstaan volgens de normen van de Codex Welzijn op het werk. De NMBS gaf aan dat treinbegeleiders gemiddeld 70% van hun tijd in treinen met airco werken. Achter dit gemiddelde schuilen uiteraard regio's waar het aandeel ouder materieel hoger ligt dan elders. En er is ook personeel in de depots en werkplaatsen dat

beschermd moet worden tegen overmatige hitte.

- Welke bijkomende, structurele maatregelen zijn opgenomen in het hitteplan sinds het incident in de zomer van 2020?

- Wat is momenteel het aandeel treinstellen met airco en hoe zal dat evolueren in de komende jaren?

- Wat is de evolutie van het aantal klachten van personeel en reizigers ivm overmatige hitte tijdens de afgelopen jaren?

Met dank voor uw antwoorden.

01.02 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, on a parfois du mal à le croire, mais l'été est arrivé. Parfois, quand le thermomètre dépasse les 20 degrés, les wagons se transforment en une véritable fournaise, ce qui peut s'avérer assez insupportable pour les passagers. C'est d'autant plus le cas du fait que seuls 57 % des trains sont équipés d'un système de climatisation.

Ces pics de chaleur peuvent également rendre très compliqué le travail des accompagnateurs et des conducteurs de train. Pour remédier à ce problème, la SNCB teste depuis peu des gilets rafraîchissants qui contiennent de l'eau froide, permettant ainsi de garder une température corporelle agréable, et de limiter la sensation de chaleur.

Monsieur le ministre, quelles solutions sont-elles envisagées par la SNCB pour rendre les trains plus confortables pour les passagers en période de forte chaleur? De nouveaux systèmes de climatisation seront-ils installés à l'avenir? Comment expliquez-vous que si peu de trains en soient équipés actuellement?

À l'heure actuelle, quels retours avez-vous eus de la part de la SCNB concernant les premiers jours de test de ces fameux gilets rafraîchissants pour les accompagnateurs et conducteurs de train?

Je vous remercie pour vos réponses.

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de hitteproblematiek is een problematiek die al lang aansleept. De NMBS is er zich al jarenlang van bewust dat de arbeidsomstandigheden van het rijdend personeel niet conform de welzijnscode zijn.

Mijnheer de minister, ik kan u verzekeren dat ik die code vrij goed ken. Als gewezen vakbondsmilitante moest ik dikwijls optreden op mijn werkplaats tijdens de hitteperiode. Op de luchthaven was dat immers ook verschrikkelijk en waren de arbeidsomstandigheden niet simpel.

Ik ken de welzijnscode dus vrij goed. Die code is heel goed en zorgt voor preventie en bescherming en bevat allerlei voorstellen om ervoor te zorgen dat het personeel in goede arbeidsomstandigheden kan werken.

Er zijn ook al heel veel rapporten – sommige rapporten zijn al twintig jaar oud – over de gevolgen voor het lichaam van belasting en hitte. De rapporten wijzen ook op het belang van aangepaste werkomstandigheden, zeker voor personeel dat in veiligheidsfuncties werkt. Dat houdt immers risico's van fouten in.

De voorbije zomer zijn heel wat werknemers getroffen door een hiteslag. Ondanks de maatregelen moesten zij vaak urenlang doorbrengen in stuurposten of reizigerscompartimenten, waar de temperaturen opliepen tot soms boven 40 graden.

Er werd door de FOD WASO dan ook een arbeidsplaatsbezoek en een onderzoek verricht naar aanleiding van een arbeidsongeval in 2020. Het verslag van het onderzoek maakt brandhout van het hitteplan en de hittemaatregelen bij de NMBS.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook de hiernavolgende vragen voor u.

Ten eerste, is de NMBS beter voorbereid in 2021 dan in 2020, toen wij ook al vragen over de problematiek hebben gesteld?

Welke concrete maatregelen bevat het hitteplan van de NMBS?

Hoeveel procent van de rondrijdende treinen beschikt nog niet over airco deze zomer?

Welke maatregelen treft de NMBS om de loketbedienden van verkoeling te voorzien? Bestaan er airco-installaties? Indien niet, hoeveel bemande loketten beschikken over geen enkele vorm van verkoeling?

Ten slotte, de nieuwe uniformen van de NMBS zijn mooi. Het personeel klaagt echter dat ze warmer zijn dan de vorige. De vrouwelijke werknemers mogen een rok dragen. De mannen mogen echter geen korte broek dragen.

Kan dat niet herbekeken worden? Is er geen mogelijkheid dat ook de mannen een korte broek mogen dragen tijdens de zomer? Wij horen immers van de werknemers dat de nieuwe uniformen warmer zijn dan de vorige.

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de Minister, ik zal niet in herhaling vallen. De collega's hebben de situatie al geschetst. Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Onlangs werd duidelijk dat amper 57% van onze treinstellen, die in gebruik zijn, uitgerust zijn met airconditioning (La Dernière Heure, 18/06/2021). In onze buurlanden bedraagt dit gemiddeld 90% van het rollend materieel.

Deze situatie maakt het tijdens de warme zomermaanden niet altijd zo prettig voor de reiziger om voor de trein te kiezen.

Ook voor het treinpersoneel is deze situatie niet aangenaam. Op 7 juni is de NMBS gestart met een proefproject om verschillende medewerkers zogenaamde koelvesten te laten uittesten.

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

1) Meet de NMBS de gemiddelde temperatuur in hun treinstellen? Zo ja, graag een overzicht van de gemiddelde temperatuur gemeten in de treinstellen tijdens de zomermaanden (juni, juli, augustus) van de afgelopen 5 jaren met opsplitsing van: de maand van de meting en het type trein.

2) Wat is de verhouding van het aantal treinkilometer met airco ten opzichte van het totaal aantal treinkilometer? Graag een opsplitsing per gewest tijdens de zomermaanden (juni, juli, augustus) in de afgelopen 5 jaren.

3) Op welke lijnen worden de treinstellen zonder airco vooral ingezet? Graag een overzicht van deze lijnen. Wat is de reden dat voor deze lijnen gekozen wordt om de verouderde treinstellen zonder airco in te zetten?

4) Wat zijn de (tussentijdse) resultaten van het proefproject met de koelvesten voor het personeel? Hoeveel van dergelijke koelvesten zal men aankopen?

5) Wanneer worden op het gehele net treinstellen ingezet die voorzien zijn van airco, aangezien uw voorganger, minister Bellot, 2023 als richtjaar meedeelde?

01.05 Frank Troosters (VB): Mevrouw de voorzitter, ook ik verwijs naar de schriftelijke neerslag van mijn vraag.

Vorig jaar ondervroegen meerdere leden van deze commissie u over het hitteplan bij de NMBS naar aanleiding van klachten over defecte airco-installaties op de treinen.

Welke maatregelen werden er door de NMBS sindsdien genomen in het kader van het hitteplan?

Op welke wijze garandeert de NMBS dat zowel zijn personeel (in treinen, stations, werkplaatsen) als de treinreizigers in acceptabele omstandigheden zullen kunnen werken of reizen?

01.06 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, après analyse du plan canicule de la SNCB, le SPF emploi l'avait déclaré comme non-suffisant et non conforme au code du bien-être au travail, dans son avertissement écrit adressé à la SNCB l'année passée à la suite d'un accident de travail d'un accompagnateur de train subissant un coup de chaleur. En effet, la moitié des voitures de la SNCB n'ont pas de climatisation au sein de ses wagons. Ainsi, les conditions de travail et les voyages à bord du train sont*

rendus difficiles. Bien que des voitures M7 aient été commandées, le SPF exige des mesures. La SNCB indique que leurs agents travaillent 70 % de leur temps dans des wagons climatisés.

- Combien de rames M7 la SNCB doit-elle encore recevoir? Dans quel délai?*
- En attendant la livraison des voitures M7, quelles mesures spécifiques la SNCB a-t-elle prises à la suite de l'avis écrit du SPF emploi de 2020?*
- Quelle est la proportion de voitures roulantes climatisées en Flandres, en Wallonie et à Bruxelles?*
- Y a-t-il eu d'autres incidents de ce type depuis celui de 2020, si oui avec quel suivi de la SNCB?*

01.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *Mijnheer de minister, we hebben lang uitgekeken naar wat mooier weer. Maar nu de temperaturen terug de 30° naderen steekt de bezorgdheid bij reizigers en treinbegeleiders wel weer de kop op. Ongeveer de helft van de NMBS-vloot heeft geen airco aan boord. Dat maakt het reizen voor de reizigers oncomfortabel, maar voor de spoormedewerkers maakt dat het werk buitengewoon zwaar. Het huidige hitteplan van NMBS volstaat niet. Dat zegt alvast de dienst Toezicht op het werk van de FOD Werk. NMBS kreeg hiervoor een schriftelijke waarschuwing en de FOD eist maatregelen.*

We weten dat we met een verouderde vloot te maken hebben, met de komst van de M7 komt er beterschap in zicht. Maar NMBS moet blijvend inspanningen doen om het werk werkbaar te maken, zeker als het zo warm is.

Daarom deze vragen:

Welke aanpassingen deed NMBS aan het hitteplan sinds de waarschuwing door de dienst Toezicht op het werk?

Hoe verloopt de instroom van M7-treinstellen? Hoeveel werden er reeds geleverd?

Welke lijnen waar tot vorig jaar een trein zonder airco reed, zullen dit jaar wel een airco hebben?

Wanneer zullen de overige treinstellen geleverd worden?

De **voorzitter**: Aangezien het een actualiteitsdebat is, mogen leden die geen vraag hebben ingediend, nu ook een vraag stellen, maar niemand vraagt het woord.

01.08 Minister Georges Gilkinet: *Mevrouw de voorzitter, de NMBS deelt mij mee dat het hitteplan voor de spoorwegen betekent dat het moderne geklimatiseerde materieel zo efficiënt mogelijk wordt ingezet. Daarnaast worden proactief zoveel mogelijk voorbereidingen getroffen om alle problemen met het materieel en specifiek het aircosysteem te voorkomen.*

Wanneer het meer dan 30 graden wordt, kan het inderdaad onaangenaam warm zijn in ruimtes zonder airco. Dat gaat ook op voor treinrijtuigen zonder airco.

Je pense que nous avons tous déjà pu le constater, en tout cas ceux qui, comme moi, prennent le train. Ce n'est pas très agréable et c'est encore moins agréable évidemment pour les travailleurs de la SNCB.

Je vais commencer avec quelques considérations sur les voyageurs.

In de periodes met het standaardaanbod heeft 66 % van de treinreizigers tijdens de week een trein met airco.

Actuellement, 57 % de la flotte des trains est équipée d'un système de climatisation. Ce matériel climatisé est mis en service en priorité généralement pour les longues distances, c'est-à-dire pour les trains IC.

Vu son prix d'achat, le matériel roulant de la SNCB – il importe de le rappeler – est amorti en quarante ans. Il est donc logique que du matériel plus ancien circule encore à certains moments et endroits. Un dirigeant de la SNCB, comme un ministre de la Mobilité, hérite d'une situation, de moyens et de choix passés d'investissement avec lesquels il doit travailler.

Étant donné que la SNCB est une société nationale et qu'un même train circule sans discontinuer d'une Région à l'autre, il n'est pas possible de ventiler par Région le nombre de kilomètres-train climatisés ou non.

Les trains non climatisés sont surtout exploités en renfort de la flotte pendant les heures de pointe. Il s'agit des trains P sur des lignes qui font des arrêts fréquents. Ils sont généralement fréquentés par des voyageurs qui parcourent des distances plus courtes et doivent subir moins longtemps les désagréments de la chaleur, pour autant que la chaleur arrive. Ce n'est pas le cas pour le moment.

De NMBS is zich terdege bewust van de problemen die hittegolven veroorzaken voor haar personeel in functie op het terrein. De uitrusting en werkorganisatie van het rijdend personeel bij hittegolven wordt door de NMBS in het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk opgevolgd.

De heer Roggeman ondervroeg mij reeds over het onderzoek van de FOD WASO waar u naar verwijst, mevrouw Vindevoghel. Ik nodig u dan ook uit om het antwoord dat ik gaf op zijn schriftelijke vraag nr. 133 na te lezen voor meer details.

Dans le cadre de ces mesures pour garantir le meilleur bien-être de ses collaborateurs, la SNCB a lancé, le 7 juin, la première phase d'un test de vestes réfrigérantes pour les accompagnateurs et accompagnatrices, conducteurs et conductrices de train en cas de fortes chaleurs pendant cet été. D'une autonomie de 72 heures, cette veste fonctionne grâce à un système interne de réfrigération d'eau. En cette phase d'essai, 400 vestes sont actuellement mises à disposition d'accompagnateurs assurant leur service principalement dans des trains non climatisés. Une éventuelle deuxième phase de test pourrait avoir lieu en fonction des résultats de cette première phase. Si le test s'avère positif, 1 700 vestes supplémentaires seront mises à disposition, portant le total à 2 100 vestes disponibles cet été.

Mevrouw Vindevoghel, wat uw vraag over het personeel aan de loketten betreft, de NMBS neemt zoals elke werkgever haar rol op om over de gezondheid van haar personeel te waken. Er worden ook maatregelen genomen voor het personeel in de werkplaatsen en in de stations. Tijdens de dag worden de nodige rustpauzes gehouden en er is ook een verlengde middagpauze. Bovendien worden de nodige dranken voor het personeel ter beschikking gesteld. Ik heb op dit moment echter geen cijfers ter beschikking over het aantal geklimatiseerde loketten.

Wat deze vraag betreft, en ook die over de uniformen van het personeel, kan ik u op dit moment geen specifieke antwoorden geven, maar ik kan u wel zeggen dat ik de NMBS heb gevraagd hier aandacht aan te besteden. De NMBS deelt mij mee dat ze akte neemt van de verzuchtingen en dat ze die doorgeeft aan de betrokken comités. Ik wil in deze context de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, bijtreden in haar uitspraak dat het treinbegeleidingspersoneel van de NMBS zeer goed werk levert in soms moeilijke omstandigheden.

Wat het rollend materieel betreft, stelt de heer Roggeman een aantal zeer gedetailleerde vragen, zoals een overzicht per lijn. Ik beschik niet over deze gegevens.

La proportion du matériel roulant de la SNCB climatisé va encore augmenter avec l'arrivée progressive des voitures de type M7 au cours des prochaines années.

Tot op heden werden er 62 rijkstrijtuigen M7 in gebruik genomen. De performantie van de M7-rijtuigen in commerciële dienst wordt van nabij opgevolgd. De performantie en betrouwbaarheid van de geleverde rijkstrijtuigen voldoen aan de concrete afspraken. In de zomerperiode van dit jaar zullen de eerste preserierijkstrijtuigen BDx en Bmx worden ingezet in commerciële dienst. Voor de niet-ingewijden, dit zijn de twee soorten stuurpostrijtuigen, waarvan de ene gemotoriseerd is en de andere niet.

Het einde van de leveringen binnen de lopende eerste bestelling van de M7 is gepland in de loop van 2023. De laatste Bmx-stuurposten zullen op het einde van het eerste kwartaal van 2023 geleverd zijn, de laatste BAB-rijtuigen en BDx-stuurposten zijn gepland voor het einde van het derde kwartaal van 2023.

Uw vragen zijn heel pertinent, ook al is het de voorbije dagen niet zo'n goed weer. De voorbije jaren maakten echter duidelijk dat door de klimaatcrisis hittegolven jaar na jaar waarschijnlijker zullen worden. Hoe ontwrichtend de klimaatcrisis is op het normale functioneren van onze samenleving konden we de voorbije weken waarnemen in Canada.

De regering doet er alles aan om het volledig ontsporen van deze klimaatcrisis te voorkomen, op internationaal en Europees vlak, binnen haar federale bevoegdheden en in samenwerking met de Gewesten. Binnen mijn bevoegdheden werk ik bijvoorbeeld aan het aantrekkelijker maken van het

spoorverkeer en aan de hervorming van de wegcode, met meer ruimte voor multimodale verplaatsingen.

Tegelijk moeten wij ons voorbereiden op het feit dat extreme weersomstandigheden de volgende jaren en decennia steeds waarschijnlijker zullen worden. De impact van ons massaal gebruik van fossiele brandstoffen in het verleden zal zich helaas nog lange tijd laten voelen. Deze extreme weersomstandigheden hebben vanzelfsprekend een nefaste invloed op het functioneren van verschillende maatschappelijke sectoren, zo ook op het spoorvervoer.

01.09 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. U zegt dat op dit moment ongeveer twee derde van de treinen airco heeft, dus een derde niet. Het materieel wordt over een periode van veertig jaar afgeschreven. Dan zal het nog lang duren voordat airco standaard zal zijn op het rollend materieel van de NMBS. U verwijst ook terecht naar de grotere waarschijnlijkheid van hittegolven. Dan zijn bijkomende maatregelen absoluut gerechtvaardigd.

U sprak over de koelingsjassen. Ik ben zeer benieuwd naar het resultaat daarvan. Hopelijk wordt dit zeer goed en ernstig opgevolgd door de NMBS. Als overheidsbedrijf heeft de NMBS immers een voorbeeldfunctie voor het garanderen van welzijn op het werk voor haar werknemers, maar ook de treinreizigers moet natuurlijk een minimum aan comfort gegarandeerd worden. Airco is wat dat betreft toch geen overbodige luxe in de zomer.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de evolutie van het aantal klachten van personeel en reizigers over overmatige hitte op de trein. Ik kan die cijfers later schriftelijk opvragen als u die nu niet hebt hier.

01.10 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses.

Je n'ai pas entendu de réponse claire au sujet du test des gilets réfrigérants, mais je suppose que nous avons besoin d'encore un peu de temps, d'autant plus que les journées caniculaires n'ont pas été très nombreuses. Nous attendrons, par conséquent, les résultats de cette expérience pilote.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, gelukkig leven we niet in Canada. Met de beperkte vooruitgang, zowel voor de mensen die moeten werken als voor de reizigers, gaat het mij allemaal te traag. De welzijnswetgeving is op dat vlak nochtans heel duidelijk. Bij dezen wil ik dus nogmaals een oproep doen om meer middelen vrij te maken – op die spijker blijven wij kloppen, dat weet u – om ervoor te zorgen dat werknemers in goede omstandigheden kunnen werken.

Mijn oproep geldt ook in het bijzonder voor de onderaannemers die voor de NMBS en Infrabel werken. Wie de treinstellen schoonmaakt – ik werkte vroeger ook op de cleaningafdeling van de luchthaven – weet dat die job 's zomers, in de hitte, heel zwaar is. Een trein die in de zon staat, warmt heel snel op. Vandaar mijn oproep om ook de mensen van de cleaning niet te vergeten.

Ik vind het ook jammer dat er niet wordt nagedacht over zomer- en winterkleding. Zo zou het al een hele verbetering zijn, mochten de mannen een korte broek mogen dragen. Het zou voor het personeel een verbetering zijn die snel kan worden doorgevoerd.

01.12 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, het valt me op dat u in uw antwoord uitgebreid verwijst naar de klimaatopwarming, het klimaatbeleid en de noodzaak tot reductie van fossiele brandstoffen. Dat is een beetje ironisch natuurlijk, aangezien door het energiebeleid van deze regering de verbranding van fossiele brandstoffen drastisch zal toenemen, maar dat terzijde.

Ik kijk uit naar de resultaten van het proefproject met de koelvesten. Ik had gehoopt dat de eerste resultaten na enkele weken al voorhanden zouden zijn. Alle begrip voor het feit dat dat nog niet het geval is, maar we moeten wel erkennen dat zulke experimenten weinig zoden aan de dijk brengen. Het is geen fundamentele oplossing, al was het maar omdat zulke vesten enkel ter beschikking van de medewerkers worden gesteld, de reizigers hebben er hoegenaamd niets aan.

U erft natuurlijk het beleid van uw voorgangers. U hebt correct geschetst dat de afschrijvingstermijnen van het rollend materieel een erfenis uit vorige ambtsperioden zijn, en gelukkig maar, want tijdens de vorige beleidsperiode werd er nog een grote investering, ten belope van 1,3 miljard euro, gedaan voor de aankoop van nieuwe M7-treinstellen. Die worden nu gaandeweg geleverd en zijn volop uitgerust met koelsystemen.

Laat ons hopen dat er de komende jaren via die weg enige verbetering komt op het terrein.

01.13 Frank Troosters (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er is al heel veel gezegd. Ik kan mij daar alleen maar bij aansluiten.

Slechts 66 % van de treinen heeft momenteel airco. Er is dus nog een lange weg te gaan. Er zal een bijkomende inspanning moeten worden gedaan om versneld een oplossing te bieden.

Ik kan er nog aan toevoegen dat een en ander het gevolg is van de onderinvesteringen en het gebrek aan beleid, beheersovereenkomsten, financieringen en strategische beslissingen die in het verleden niet zijn genomen. Wij zitten er nu mee. Ik kan alleen maar hopen dat wij na alles waarover wij het in 2020 al veel hebben gehad, deze zomer niet opnieuw dezelfde toestanden zullen beleven als in 2020.

01.14 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je me réjouis que plusieurs choses avancent. Déjà, nous avons ce débat à l'entame de l'été. Le dernier débat sur la canicule remonte au mois de novembre. Il y a eu un embouteillage au sein de la commission Mobilité et la question n'a pu être traitée. Lors de ce débat, il avait été mentionné que la SNCB était à la recherche de solutions face au problème. On en a longuement parlé. Ici, on voit que des solutions, même si elles sont partielles, ont pu être trouvées pour le personnel. Je me réjouis du fait que, si le test est concluant, la mesure sera élargie. C'est important.

En ce qui concerne les voyageurs, beaucoup de choses ont été dites. Il y a l'héritage d'une situation passée, le matériel roulant qui progressivement va arriver avec de meilleures conditions de climatisation. Personnellement, sur ma ligne Statte-Bruxelles, j'ai pu tester les véhicules M7 lors de la période estivale et donc à la fois le confort par rapport à la chaleur mais aussi l'accessibilité. C'est très important mais c'était une phase de test et nous avons du matériel qui n'est pas du même acabit qu'en période normale. J'espère que, progressivement, ces véhicules M7 pourront se déployer sur le réseau.

D'ici là, dans les pistes d'amélioration pour le futur, il y a effectivement le fait de devoir gérer un matériel qui doit être rentabilisé sur de longues périodes et de voir comment, dans les trains plus vétustes, on peut éviter que la chaleur ne rentre afin d'augmenter le confort des passagers en période de grande chaleur. Les fortes chaleurs ont été fréquentes ces dernières années, pas cet été-ci, certes mais on sait bien qu'avec le dérèglement climatique, les vagues de canicule reviendront tôt ou tard.

Je vous remercie pour vos réponses et pour votre engagement à poursuivre le travail sur cet enjeu avec la SNCB.

01.15 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, u sprak over de klimaatcrisis, de klimaatopwarming, meer hittegolven en meer extreme weersomstandigheden. We zullen daarvoor inderdaad oplossingen moeten zoeken. Het aantrekkelijker maken van het spoorvervoer betekent inderdaad dat reizigers en treinpersoneel dezelfde bezorgdheden delen. Van aangename temperaturen op de trein wordt iedereen beter. Ik kan erover meespreken. Als men de trein vanuit Brussel naar de Kempen neemt en bijna anderhalf uur op de trein zit, dan is dat leuker als de temperatuur aangenaam is.

Ik verneem dat er reeds een aantal acties worden ondernomen. U sprak over meer rustpauzes, een langere middagpauze, meer drank die ter beschikking wordt gesteld. U hebt ook expliciet meer aandacht gevraagd voor de situatie van de werknemers en hopelijk maakt dat het werk voor de werknemers dan ook een stuk werkbaarder op de warmste dagen. Toch blijft het belangrijk om het plan te blijven evalueren, samen met de werknemers.

Daarnaast zouden voor de passagiers extra maatregelen moeten worden getroffen. De beste oplossing bieden de nieuwe treinstellen met airco, die de oude kunnen vervangen. Stilaan komen er meer van die treinstellen op ons spoornet, maar we zullen toch nog moeten wachten tot ze allemaal over airco beschikken. We moeten dus blijven nadenken op welke manier we het ook voor de treinreiziger aangenaam kunnen houden.

01.16 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, u verwijst naar beslissingen in het verleden. Enerzijds klopt dat, maar anderzijds is dat voor onze regio niet helemaal juist. In de Kempen zal het vanaf deze zomer nog erger worden. De dieseltreinen worden namelijk vervangen door oudere treinstellen zonder

airco. Ik zal dus toch op die nagel blijven kloppen. Ik heb ook in maart al het probleem met de sneeuw aangekaart. Het blijft frappant dat we in de Kempen niets in beweging krijgen om het comfort voor de treinreizigers te verhogen. Zowel voor het personeel als voor de reizigers is dat echt wel moeilijk, zeker als we de modal shift willen bevorderen. Ik hoop dat we in de toekomst alsnog beterschap mogen verwachten voor het personeel en zeker ook voor de reizigers. Het is een lange rit, zoals mevrouw Buyst al aanhaalde. Misschien kunnen we de reizigers alvast via de app informeren dat er geen airco op de trein is. Het is slechts een heel kleine stap, maar op die manier kunnen mensen zich toch een beetje voorbereiden en eventueel wat extra water meenemen. Dan zijn ze toch alvast op de hoogte.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont (BE)-Weert (NL)" (55018089C)

02 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Hamont (BE) et Weert (NL)" (55018089C)

02.01 Frank Troosters (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de commissie voor Mobiliteit heeft over de spoorverbinding Hamont-Weert een resolutie goedgekeurd. Bij de bespreking heb ik al opgemerkt dat die goedkeuring niet het signaal mag zijn om achterover te leunen. Op politiek vlak is de huidige situatie in Nederland weliswaar moeilijk, maar ik heb wel de belofte uitgesproken dat ik in deze commissie geregeld aan de bel zou trekken met een vraag naar de stand van zaken.

Mijnheer de minister, welk nieuws of welke wetenswaardigheden kunt u meegeven over de spoorverbinding Hamont-Weert? Hebben er samenkomsten plaatsgevonden? Zijn er eventueel stappen gezet? Wat is de stand van zaken in dat dossier?

02.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Troosters, vanzelfsprekend volg ik dat dossier via mijn beleidscel en mijn administratie nauwgezet op. Ik kan u meegeven dat er sinds mijn vorige antwoord over dat dossier in de commissie voor Mobiliteit, op donderdag 20 mei een bilaterale stuurgroep grensoverschrijdende verbindingen heeft plaatsgevonden. Ter herinnering, die stuurgroep komt samen in uitvoering van de zogenaamde bilaterale verklaring inzake de verbetering van het kort grensoverschrijdend spoorvervoer tussen België en Nederland. Die stuurgroep heeft de verschillende spoordossiers aangaande België en Nederland op de agenda staan.

Voor het dossier Hamont-Weert werd er in de stuurgroep een gezamenlijke memo voorgesteld die de situatie van het dossier in beide landen duidelijk schetst. In die memo wordt een overzicht gegeven van de volgende elementen: een maatschappelijke kosten-batenanalyse van het Nederlandse ministerie, het potentieelonderzoek van de NMBS, de infrastudie, het materieel, de verschillende bovenleidingsspanningen, de verschillende treinbeveiligingsystemen, het tracé en de vork van de geraamde investeringskosten voor de verschillende infrastructuurvarianten. In de stuurgroep werd ook de onduidelijkheid opgelost die bestond rond de infravarianten in de bijlage van het NMBS-document waarnaar u twee commissievergaderingen geleden ook hebt verwezen.

Het is de bedoeling dat de verschillende betrokken partijen de beschreven toestand als correct bevestigen. Op dat moment is de volgende stap dat onze Nederlandse partners het dossier voorleggen op het bestuurlijke overleg met alle betrokken overheden aan de Nederlandse kant, met name het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie en de gemeente Weert.

De stand van zaken rond dit dossier is langs Belgische kant duidelijk. De spoorlijn is op dit moment volledig geëlektrificeerd tot Hamont. Maandag 14 juli rijdt de eerste reguliere elektrische passagierstrein tot Hamont. Aan Nederlandse kant zijn voor de reactivering van de lijn grote investeringen nodig. U begrijpt dat het niet past dat een Belgische minister van Mobiliteit aan zijn Nederlandse collega's zou zeggen welke thema's al dan niet in het Nederlandse regeerakkoord dienen opgenomen te worden, dus bijvoorbeeld de heropname van het project in het Nederlandse regeerakkoord.

02.03 Frank Troosters (VB): Ik ben blij met uw antwoord. Ik heb een aantal goede dingen gehoord, zoals het overleg dat nog plaatsgevonden heeft en de voortzetting van het project. De onderwerpen, die ik allemaal heb genoteerd, zijn allemaal van belang. Ik ben daar dus heel blij mee, net zoals ik blij was te lezen

in de pers dat bij de officiële inhuldiging naar aanleiding van de elektrificatie van lijn 19 zowel uzelf als de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, de uitspraak afzwakten van een negatieve businesscase over de beruchte potentieelstudie en aangaven dat dat misschien te hard was uitgedrukt. Dat oogt dus allemaal zeer goed.

In die negatieve businesscase zal uiteraard wel sprake zijn van een negatieve exploitatie van die lijn. Laten we ons daar niet door tegenhouden. In Nederland zou het nog een aantal weken langer duren, maar het is heel belangrijk dat er niet alleen gekeken wordt naar de moeilijke situatie op nationaal niveau, maar ook op provinciaal niveau. Ook daar zit men met een zeer specifieke, moeilijke situatie, aangezien de gouverneur en het volledige provinciebestuur van Nederlands-Limburg is moeten opstappen. Er dient een volledig nieuwe installatie te gebeuren en de vroegere aangestelden mogen niet opnieuw aan zet komen. Er was vanwege die mensen vroeger al een engagement voor de toekomstige exploitatie. Er zal nu dus opnieuw bekeken moeten worden in welke mate ze in de toekomst zullen meebetalen bij eventuele exploitatieverliezen. Het is dus zeer belangrijk om ook op dat niveau de vinger aan de pols te houden en de zaken heel nauwgezet op te volgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Samengevoegde vragen van**

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe Flex Abonnement" (55018108C)**

- **Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Flexibele abonnementsformules" (55018126C)**

- **Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prijsdifferentiatie voor daluren" (55018125C)**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Goedkopere tarieven tijdens de spitsuren bij de NMBS" (55019590C)**

03 **Questions jointes de**

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau Flex Abonnement" (55018108C)**

- **Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les formules d'abonnement flexibles" (55018126C)**

- **Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La différenciation tarifaire pour les heures creuses" (55018125C)**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des tarifs de la SNCB plus avantageux pendant les heures de pointe" (55019590C)**

03.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de mobiliteitsnoden veranderen momenteel razendsnel. Tijdens corona is telewerk de standaard geworden en dat zal naar alle waarschijnlijkheid ook na corona zo blijven, met minder pendeltijd en hopelijk ook minder files. Ook het gedrag van de treinreiziger zal drastisch wijzigen, en dat heeft uiteraard een grote impact op de NMBS.

Maar in elke uitdaging zit ook een opportuniteit. Met dit zogenoemde Flex Abonnement wil de NMBS een antwoord bieden op het veranderende woon-werkverkeer van de pendelende werknemer. Het proefproject is afgelopen maand juni van start gegaan, en het abonnement wordt uitgerold in het begin van 2022. Nu werkgevers inzetten op mobiliteitsbudgetten en daarnaast ook op een combinatie van telewerk en werk op kantoor, wil de NMBS de treinreizigers een flexibel en aantrekkelijk vervoerbewijs aanbieden. Dit Flex Abonnement zal ondernemingen dan weer een vereenvoudigde administratieve afhandeling moeten verlenen. In het proefproject zal het vervoerbewijs aan 6.000 à 7.000 werknemers van grote ondernemingen worden aangeboden.

Vandaar een aantal vragen.

Welke concrete doelstellingen worden vooropgesteld om te spreken van een geslaagd proefproject? De formule is enkel digitaal, via de app, beschikbaar. Wat is daarvoor de reden?

Gezien de sterk veranderende wereld is de kans groot dat dit alleen niet voldoende is. Denkt de NMBS nog aan andere oplossingen om de impact van meer telewerk te compenseren? Bent u van mening dat de NMBS meer vrijheid moet krijgen in de tarifiering? Welke stappen zou u hierin dan zetten?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij uiteraard aan bij de vragen die mevrouw Verhaert daarnet stelde. Mijn twee vragen gaan wel over twee verschillende onderwerpen. Het is enigszins ongelukkig dat ze zijn samengevoegd, omdat de daluurtarieven een ander aspect zijn of een andere dimensie inhouden dan het Flex Abonnement, waarmee de NMBS nu zal experimenteren. Ik zal ze echter een voor een stellen.

Ten eerste, over de flexibele abonnementsformule heeft de NMBS een voorstel gelanceerd. Het is interessant om ter zake ook eens naar de buurlanden te kijken. Recent maakten de Nederlandse Spoorwegen bijvoorbeeld bekend dat zij met nieuwe flexibelere tarieven willen werken die afgestemd zijn op het reisgedrag van werknemers na de coronacrisis, met meer thuiswerk en minder verplaatsingen naar kantoor. Het is heel belangrijk voor de NMBS om daarop in te spelen.

Mijnheer de minister, daarom heb ik een aantal vragen.

Ten eerste, de NMBS lanceert nu een proefproject, dat slechts geldt voor 6.000 à 7.000 werknemers. Waarom wordt het project beperkt tot dat aantal werknemers? Waarom wordt het niet meteen opengesteld voor iedereen die er gebruik van wenst te maken?

Ten tweede, hoe zal de NMBS bepalen wie van dat abonnement gebruik zal kunnen maken?

Ten derde, hoe zal de NMBS het project evalueren? Welke parameters worden in de analyse meegenomen?

Ten vierde, zullen ook derden, zoals bijvoorbeeld Mobility as a Service-spelers, de flexibele abonnementen kunnen aanbieden? Welke mogelijkheden zien u en de NMBS daarvoor?

Ten slotte, zal u een grotere flexibiliteit qua tarieven in het beheerscontract opnemen? Hoe zal u garanderen dat de NMBS ook in de toekomst op de nieuwe trends in onze arbeidsorganisatie en op een steeds veranderend reisgedrag zal kunnen inspelen?

Ik zou nog één bijkomende vraag willen stellen, omdat wij vorige week of begin deze week een advies hebben ontvangen van de Nationale Arbeidsraad en van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven over de flexibele abonnementsformules bij de NMBS.

Mijnheer de minister, hebt u het advies ook ontvangen? Trekt u de nodige lessen uit het advies? In het advies worden een aantal pertinente opmerkingen gemaakt die belangrijk zijn om van het proefproject met flexibele abonnementsformules een succes te kunnen maken.

Ik ga meteen over tot mijn vraag over het daluurtarief. Ook daarvoor heb ik inspiratie gehaald uit wat er beweegt bij de Nederlandse Spoorwegen, waar men met een enkele nieuwe kortingtickets komt waarmee men de reizigers wil verleiden opnieuw de trein te nemen, na de vrij aanzienlijke daling van het aantal reizigers tijdens de coronaperiode. Men mikt daarvoor specifiek op de daluren, daar men de drukte van de reizigers op de treinen meteen wat wil spreiden.

Ik haal die tickets toch even aan. Men komt in Nederland bijvoorbeeld met een vroegboekdalticket. Het gaat om een e-ticket waarmee reizigers met 10 % korting tijdens de daluren kunnen reizen, op voorwaarde dat zij het ticket een aantal dagen van tevoren kopen. Een tweede aanbod dat er komt, is een zesrittenkaart, ook specifiek voor de daluren, waarbij de reizigers 20 % korting krijgen op het vaste traject, opnieuw op voorwaarde dat die reizen tijdens de daluren plaatsvinden.

Tot slot is er ook een aangepast groepsticket voor reizen tijdens de daluren. Groepen vanaf twee of drie personen kunnen voor een vaste prijs een enkele reis maken naar eender welk station in Nederland, met een meerprijs van slechts 3 euro per extra reiziger, wat voor grotere groepen toch een erg interessant aanbod zou kunnen zijn.

De daluren gelden in Nederland op werkdagen voor het tijdsblok van 00.00 uur tot 6.30 uur. In Nederland rijden meer nachttreinen dan bij ons. En ook van 9.00 uur tot 16.00 uur en van 18.30 uur tot 24.00 uur 's nachts. De directeur van de NS geeft aan dat men op die manier wil inzetten op het spreiden van de reizigers en het vermijden van de hyperspits, zoals men die in Nederland noemt.

Het thema van enorm drukke treinen tijdens de spitsuren, zeker met de coronatijden vers in het geheugen, is

ook bij ons een bekende problematiek. Ik meen dus dat wij in Nederland wel inspiratie kunnen halen. Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Denkt de NMBS ook aan nieuwe initiatieven om het treinreizen na de coronaperiode aantrekkelijker te maken en te houden? Denkt men ook aan het probleem van de hyperspits? Denkt men ook aan het aantrekken van nieuwe reizigers, of extra reizigers tijdens de daluren, om zo te zorgen voor een betere spreiding van de reizigers? Tot slot, welke mogelijkheden ziet u voor prijsdifferentiatie in de daluren? Hoe staat u hier tegenover?

03.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, als Vlaams-nationalist lees ik graag af en toe eens een Franstalige krant, al was het maar om op de hoogte te blijven van de steeds grotere communautaire verschillen. Vorige week was mijn verbazing groot toen ik in de kranten van *Sudpresse* een artikel las met de titel "*Vers un tarif moins cher aux heures de pointe. Georges Gilkinet annonce le plan de relance de la SNCB.*" Daarin stond een mooie tekst over hoe u een verlaging van de ticketprijzen van de NMBS tijdens de spits overweegt. Dat verwonderde me, omdat het vloekt met wat u in het Parlement hebt verklaard bij de toelichting van uw beleidsverklaring. U stelde daarin dat er moet worden onderzocht hoe de tarieven kunnen worden aangepast en "het doel is met name het gebruik van treinen buiten de spitsuren en op korte en middellange afstanden aan te moedigen door aantrekkelijke tarieven aan te bieden". Ik vraag me dus af hoe het nu zit. Wilt u de tarieven verlagen tijdens de spitsuren of tijdens de daluren, of misschien allebei? Welke keuzes maakt u daarin? Bent u daarin van standpunt veranderd en waarom? Hoe ziet u daarin een oplossing voor het probleem van de lage bezetting van de treinen tijdens de daluren? Wat is daarin uw ambitie en hoe zult u die vertalen naar de beheerscontracten?

03.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, mevrouw Verhaert, mijnheer Roggeman, covid heeft de invoering van telewerk bij veel bedrijven versneld. Telewerk zal ongetwijfeld ook na de pandemie blijven bestaan. Het is belangrijk dat de NMBS het aanbod van woon-werkabonnementen aan deze nieuwe realiteit aanpast. Dankzij het proefproject met het flexibele abonnement voor werknemers kunnen pendelaars die regelmatig telewerken, rekenen op aantrekkelijke tarieven, die aan hun noden zijn aangepast. Dat maakt de trein aantrekkelijker. Ik ben daar blij om.

Het pilootproject zal worden voorgesteld aan zowat 6.000 medewerkers van een aantal grote ondernemingen. Begin volgend jaar zal het product verder worden uitgerold indien het positief wordt geëvalueerd na het proefproject. Het product geldt zowel voor particulieren als voor bedrijven en instellingen in alle sectoren, dus zowel de openbare als de privésector. Voor de ondernemingen biedt dit product het voordeel van een flinke vereenvoudiging van de administratieve afhandeling. Er zullen vier flexibele abonnementskeuzes zijn.

De klant kan hetzij kiezen voor een abonnement dat hem toelaat 80 of 120 dagen naar keuze in een periode van 12 maanden naar het werk te pendelen, hetzij 6 of 10 dagen naar keuze per maand. De klant kiest in de geldigheidsperiode zelf de dagen uit waarop hij wil reizen tussen twee bepaalde stations.

Het Flex Abonnement is in de eerste plaats een product gericht op de pendelaars, bij wie het gebruik van de smartphone – nodig voor de app – vrijwel volledig is ingeburgerd. De bestaande abonnementen via MOBIB of op papier blijven bestaan. Het pilootproject zal eind 2021 worden geëvalueerd.

Een digitale oplossing was onder meer nodig omdat de NMBS geen valideringstoestellen heeft en omdat de oplossing tegemoetkomt aan de verzuchtingen van werkgevers en de NMBS essentiële informatie over reispatronen aanbiedt. Het proefproject werd enkel aangeboden aan bedrijven van het type derde betaler met een groot aantal abonnementen, zonder intermodale supplementen. Bij een nationale lancering op het volledige net zullen intermodale oplossingen aanwezig zijn, maar dat is nog te bevestigen op basis van de resultaten van het pilootproject.

Het pilootproject kon niet worden aangeboden aan B2B-klanten met een wettelijke werkgeversbijdrage of aan B2C-klanten. Als de Flex Abonnementproducten worden gecommercialiseerd, zullen zij beschikbaar zijn voor iedereen die trajecten aflegt met een vaste herkomst en bestemming.

De NMBS denkt dat die oplossing het best mogelijke antwoord biedt op de huidige en de toekomstige evolutie op het vlak van telewerk. Dat wil ze uittesten en ik heb er het volste vertrouwen in.

Zoals ik al in mijn beleidsnota schreef, moet – gelet op de evolutie naar telewerken en de aanpasbaarheid

van de werktijden – worden onderzocht hoe de tarieven kunnen worden aangepast. Het doel is met name het gebruik van de treinen buiten de spitsuren en op korte en middellange afstanden aan te moedigen door aantrekkelijke tarieven aan te bieden. De NMBS is voortdurend op zoek naar nieuwe producten die reizen met de trein aantrekkelijker maken.

De NMBS ziet een grote bezetting van haar treinen op weekdagen in de ochtend en de avond. Buiten die tijden is de druk op de treinen minder groot. We verwachten allemaal dat na de gezondheidscrisis meer reizigers weer de trein zullen nemen. De NMBS bekijkt haar strategie voor de daluren continu. Een voorbeeld van haar strategie voor de daluren zijn de senioren- en de weekendtickets.

Mijnheer Roggeman, de zin in kwestie in beide krantenartikels is allicht een verschrijving. Treinreizen promoten tijdens de daluren is in het belang van iedereen. De NMBS ziet nog extra ruimte om het treinverkeer in de daluren te promoten en onderzoekt, aan de hand van haar klantendata, welke strategie het best past voor haar en voor haar klanten.

Wat het toekomstige kader van de vervoersbewijzen betreft, deel ik u mee dat de ministerraad op vrijdag 2 april 2021 op mijn voorstel het startschot heeft gegeven van de onderhandelingen die de federale regering in staat moeten stellen om ambitieuze nieuwe beheerscontracten af te sluiten met de NMBS en Infrabel.

Na lange onderhandelingen zullen de nieuwe contracten tegen eind 2022 worden gesloten en gelden voor een periode van tien jaar. Elke specifieke wijziging van het kader voor ticketformules, zal moeten worden beoordeeld in het licht van het totale plaatje van deze toekomstige contracten.

03.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. U haalde zelf ook al aan dat corona, met als gevolg daarvan het vele telewerk, een blijvende impact zal hebben op de NMBS. Dat de NMBS zijn vervoers- en prijsstrategie hieraan kan aanpassen is een logische en goede zaak, zowel voor de NMBS als voor de reiziger. Ik ben dan ook benieuwd naar de resultaten van het proefproject. In uw antwoord miste ik wel de parameters die zouden worden gehanteerd voor de evaluatie van dit proefproject. Ik hoop in ieder geval dat het een positieve evaluatie zal zijn en dat dit een eerste stap is naar een verdere flexibilisering, vereenvoudiging en autonomie voor zijn prijszetting.

03.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord, waarin heel wat elementen zitten, maar waarmee niet alle vragen zijn beantwoord, zoals collega Verhaert al aanhaalde. De parameters voor de evaluatie zijn volgens mij een belangrijk element bij een proefproject.

Ook wil ik vernemen of de evaluatie zal gebeuren samen met het bedrijfsleven of de ondernemingen die bij het proefproject worden ingezet, wat volgens mij belangrijk is, mede gelet op het advies van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven van 29 juni. Dat advies bevat heel wat elementen die aandacht vergen. Kan het Flex Abonnement ingepast worden in de derdebetalersregeling of de 80/20-regeling?

Ook de prijsgevoeligheid is een aandachtspunt. Daarnaast speelt de multimodaliteit, de combinatie met parkeren aan stations. Zal dat ook in een flextarief kunnen? Vandaag lijkt dat nog niet het geval te zijn, vandaar dat ook dit een belangrijk aandachtspunt is.

Ik vernoem bijvoorbeeld ook de City Pass en de toegankelijkheid. Er wordt enkel met een app gewerkt, maar wat gebeurt er met het deeltijds papieren abonnement? Hoe verloopt de overgang voor werknemers die vandaag nog een voltijds abonnement hebben, maar die in de toekomst naar een deeltijds abonnement zullen overschakelen? Al die verschillende aandachtspunten zullen in het proefproject naar voren moeten komen.

Op de vragen over de daluurtarieven hoor ik voorlopig weinig nieuws. In Nederland zie ik niet enkel ideeën, maar enkele heel concrete voorstellen en initiatieven. Die mis ik nog wel een beetje bij de NMBS. Nochtans denk ik dat de tijd nu rijp is om te zoeken naar manieren om het treingebruik een extra push te geven, zeker in de daluren. Het is nu een goed moment om ter zake extra incentives te creëren. Op dat vlak blijf ik een beetje op mijn honger zitten. Wij kijken daarom naar verdere initiatieven uit.

03.07 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, net als de collega's mis ik het antwoord op mijn vraag. Ik vroeg naar uw standpunt over de tarifiering in de spitsuren, niet in de daluren, waarover u een mooie toelichting hebt gegeven. Mijn vraag was: overweegt u ja of nee een tariefdaling voor de NMBS-

producten tijdens de spitsuren? Daar heb ik geen antwoord op gekregen. U hebt die belofte uitgesproken in de pers, en ik stel vast dat u die in het Parlement bevestigt noch ontkracht; dan kunnen wij alleen maar afgaan op hetgeen u in de kranten verklaart. Ik kijk uit naar wat er gaat gebeuren: een verlaging in zowel dal- als spitsuren, dat zijn stevige beloftes, en ik ben benieuwd of u die zult realiseren.

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

04 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbeteringen voor de lijn Turnhout-Binche" (55018109C)

04 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les améliorations sur la ligne Turnhout-Binche" (55018109C)

04.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

Het onderwerp was al eens onderwerp van debat in deze commissie en zal dit in de toekomst zeker ook zijn. Uw voorganger, minister Bellot, heeft tijdens een actualiteitsdebat enkele redenen voor de vertraging naar voor geschoven. Zo wordt er nog steeds met oud materieel en oude locomotieven op de lijn gereden, is de lijn verzadigd en zijn er naar infrastructuur enkele grote knelpunten. Zo moeten de treinen vaak kruisingen maken (bv. in Lier, Herentals of ter hoogte van Mechelen-Nekkerspoel), is er de verzadiging van de Noord-Zuid as in Brussel, duiken er vaak problemen op met de vele spooroverwegen, zijn er maar liefst 3 enkelsporige baanvakken (waarvan 2 op Vlaams grondgebied) en zijn er bovendien de werken in het station Mechelen en Vilvoorde.

Meneer de minister, uw voorganger beloofde beterschap. Met de instroom van de nieuwe M7 zou het rijdende spoorwegmuseum van de Kempen ook nieuw materieel krijgen met een betere stiptheid en comfort voor de reiziger. Een eerste stap, maar een stap die voor de reiziger onvoldoende is. Ook werd onderzocht of de lijn Turnhout-Binche een knip zou kunnen krijgen voor het vervoersplan 2023-2026. Maar of dit veel zoden aan de dijk zal brengen is maar de vraag gezien de vertragingen plaats vinden tussen Brussel-Noord en Turnhout en niet tussen Binche en Brussel. Iets wat ook steevast blijkt uit de stiptheidscijfers van de P-trein Brussel – Mol.

1) Waar bevinden zich de meeste vertragingen op de verbinding? Is dat tussen Brussel en Binche of tussen Brussel en Turnhout?

2) Zal er met de komst van de nieuwe M7 rytuigen nieuwer materieel op de lijn naar de Kempen rijden? Kan u hier het concrete traject van materiaalvernieuwing toelichten?

3) Welke infrastructuurwerken zijn volgens u noodzakelijk om de stiptheid op de lijn tussen Brussel en de Kempen te verbeteren? Welke termijn ziet u voor de uitvoering van deze werken?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, ik kan u de exacte stiptheidscijfers per station op de lijn schriftelijk bezorgen. Op die manier hebt u een helder zicht op de plaatsen waar de vertragingen optreden en opgebouwd worden.

De NMBS deelt mij mede dat op de lijn Turnhout-Binche de komende jaren kwaliteitsvoller materiaal zal worden ingezet. De M4-rijtuigen en de AM66 zullen volledig uit roulatie worden genomen en worden vervangen door M6-rijtuigen en klassieke motorstellen.

De exacte timing hangt inderdaad af van de timing van de levering van de M7-rijtuigen. Ik heb voor het antwoord op die vraag geen exacte timing van de NMBS gekregen.

Qua infrastructuur zorgen de enkelsporige baanvakken Turnhout-Herentals-Lier-Kontich en La Louvière-Binche voor enige uitdagingen. Bovendien zijn er de diverse kruisingen van drukke baanvakken in Herentals, Lier, Mechelen-Nekkerspoel, Ecaussinnes en Mariemont. Tot slot zorgen de werken in Vilvoorde en Mechelen voor minder perroncapaciteit.

Aangezien de meeste oorzaken voor de vertragingen op de lijn niet zozeer infrastructureel van aard zijn, is de vraag of infrastructurele werken de snelste oplossing zouden bieden. Toekomstige vervoersplannen kunnen ter zake eventueel een uitweg bieden.

In de richting van Turnhout vormen onder andere de hiernavolgende elementen specifieke problemen van het traject. De IC22 van Brussel-Zuid naar Antwerpen-Centraal en de IC11 van Binche naar Turnhout rijden dicht na elkaar vanaf Vilvoorde, met name op zowat vier à vijf minuten afstand. In Mechelen-Nekkerspoel kruisen de treinen met de S1 van Antwerpen naar Nijvel.

In de richting van Binche wordt de grootste vertraging opgelopen vanaf Brussel-Noord door de drukte op de noord-zuidas en andere lijnen rond Brussel.

04.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik ontvang inderdaad graag de cijfers.

De bedroevende situatie in de Kempen, met zijn slechte stiptheidscijfers en erg verouderde stations, is hier al heel vaak aangekaart.

Ik ben alvast blij te horen dat wij met de aankoop van de M7-toestellen mogen uitkijken naar nieuwer materieel. Ik hoop dat wij deze keer eens bovenaan de lijst staan, zodat onze regio zal mogen rekenen op meer comfort op de trein en betere stiptheid.

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

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Wezemaal" (55018144C)

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Wezemaal" (55018144C)

05.01 Frank Troosters (VB): *Het station in Wezemaal kent veel succes. Dagelijks nemen enkele honderden inwoners de trein richting Leuven, Brussel of Antwerpen. Teneinde het autoverkeer in de omgeving vlotter te laten verlopen zal er begonnen worden met de ondertunneling van de spoorweg. Uitbreiding van het huidige station en meer toegankelijk maken met extra parking, is blijkbaar niet meer aan de orde en zelfs quasi onmogelijk. Daarom werd ernstig nagedacht over een (nieuwe) verhuizing van het station naar de omgeving van haar vroegere locatie aan de Danone-site in Rotselaar. Wordt er reeds een studie uitgevoerd naar een mogelijke verhuis? Indien zo, met welke resultaten? Indien neen, is de piste 'Danone' definitief van de baan? Komt er desgevallend een uitbreiding van de infrastructuur en parkeermogelijkheden aan het station van Wezemaal?*

05.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, de NMBS en Infrabel delen mij mee dat het station van Wezemaal volledig vernieuwd wordt in het kader van de afschaffing van de overweg. Een verhuizing is dan ook niet aan de orde. Het station wordt autonoom toegankelijk gemaakt en tevens uitgerust met nieuwe fietsenstallingen en een autoparking. Het begin van de werken is voorzien voor het tweede kwartaal van volgend jaar. Deze zullen volgens de planning twee jaar later beëindigd worden.

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

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55018172C van de heer De Vuyst wordt uitgesteld.

06 Vraag van Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van de stationsparking in Dendermonde" (55018272C)

06 Question de Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Termonde rendu payant" (55018272C)

06.01 Barbara Pas (VB): Mijnheer de minister, op 26 mei 2021 heb ik u ondervraagd. U hebt toen een heel gedetailleerd overzicht gegeven van de geplande fases van de uitgestelde infrastructuurwerken in de stationsomgeving van Dendermonde.

Een aantal vragen bleef ondanks aandringen onbeantwoord. Daarom doe ik vandaag een nieuwe poging.

Mijn vragen zijn heel eenvoudig en heel concreet. Ik hoop dat uw antwoorden even concreet zullen zijn.

Volgens de fases van uw voorganger zou men de stationsparking in Dendermonde eerst betalend maken en daarna pas werk maken van de opwaardering ervan. Is dat nog steeds de bedoeling? Kunt u concreet zeggen vanaf wanneer de autoparking aan het station in Dendermonde betalend zal zijn voor reizigers?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS deelt mij mee dat ze regelmatig overleg heeft met de stad Dendermonde over de modaliteiten voor het betalend maken van de parking. Momenteel wacht de NMBS op de beslissing van het schepencollege, wat de timing van de uitvoering betreft.

We hebben het in de commissie al verschillende keren gehad over de algemene randvoorwaarden voor het betalend maken van stationsparkings, alsook over de toekomstplannen voor de parkings. Dat gebeurde onder andere in de vorige commissie op vragen van uw collega's Roggeman en De Spiegeleer.

De NMBS stelt telkens eerst een gezamenlijk mobiliteitsplan op in overleg met de lokale autoriteiten.

06.03 **Barbara Pas** (VB): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik zal zeker eens terugkoppelen met ons schepencollege om de stand van zaken van de onderhandelingen op te volgen. Bij deze heeft collega Roggeman dat gehoord.

Ik heb de vragen van collega De Spiegeleer over de betaalparkings her en der gevolgd. Ik trek dezelfde conclusie als hij toen getrokken heeft, namelijk dat de NMBS daar sneller werk van maakt in Vlaanderen en op andere plaatsen dan in het Brussels Gewest. Daar is het volgens mij enkel de parking van het station in Jette die voorlopig betalend is. Daar belooft niet veel verandering in te komen. Misschien kunt u er bij de NMBS eens op aandringen van het niet enkel op werken af te stemmen, maar het ook een beetje gelijkmatiger te verdelen over het land.

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

07 **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gebrekkige dienstverlening door de DIV" (55018282C)**

07 **Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le mauvais fonctionnement des services de la DIV" (55018282C)**

07.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag dateert al van eind mei, maar desalniettemin wil ik ze u toch nog voorleggen. Omstreeks de periode van de indiening van de vraag hebben mij klachten bereikt over problemen inzake de dienstverlening door de DIV. De website zou niet naar behoren functioneren, waardoor de inschrijving van voertuigen niet digitaal kon gebeuren. Ook de verwerking van dossiers ging op dat moment met heel wat vertraging gepaard.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de problemen bij DIV? Wat was of is de oorzaak? Waardoor werkte de onlineaanvraagmodule niet? Welke oplossingen ziet u voor het geschetste probleem?

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, naar aanleiding van uw vraag heb ik navraag gedaan bij mijn diensten. Ze hebben mij meegedeeld dat er momenteel geen problemen zijn met de door de DIV verleende diensten. De behandeltermijn van de aanvragen bedraagt momenteel maximaal "dag+2" (d+2) binnen de Cel interne behandeling, wat overeenstemt met de termijnen die worden meegedeeld op de website van de FOD. Voor de inschrijvingsaanvragen die via de loketten, de agentschappen en de verzekeraars worden verwerkt, is de termijn de dag zelf van de aanvraag. Er werden geen moeilijkheden gemeld met betrekking tot de inschrijving via WebDIV, de onlinetoepassing die voor verzekeraars beschikbaar is.

Ter herinnering: op dit moment is het al mogelijk om ongeveer 80 % van alle inschrijvingen uit te voeren via WebDIV. In de nabije toekomst zal het ook mogelijk zijn om tweedehandsmotorfietsen via de WebDIV-applicatie in te schrijven. Daardoor zal het percentage inschrijvingen dat via de online WebDIV-toepassing

mogelijk is, nog verder toenemen.

Begin dit jaar werden maatregelen genomen om de problemen die zich in het verleden hebben voorgedaan, te voorkomen. Concreet heeft de DIV een dagelijks opvolgsysteem van de inkomende aanvragen opgezet zodat die naar de antennediensten en -loketten kunnen worden verzonden om ze snel, en altijd binnen een maximumtermijn van d+2, te behandelen.

07.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, u verwijst naar de problemen begin dit jaar en de daarop volgende processen om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. Dat juich ik toe. U had of hebt echter geen weet van de problemen die ik schetste. Er zijn volgens u geen moeilijkheden gemeld, ook niet inzake de onlinetoepassing. Als dat zo is, is dat zoveel te beter. Ik zal dit nog eens nakijken bij de mensen die vragen hadden bij de dienstverlening. Ik dank u nu vooral voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'urgence de travaux de consolidation au pont du chemin de fer de Cuesmes" (55018382C)

08 Vraag van Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dringende noodzaak om verstevigingswerken uit te voeren aan de spoorwegbrug in Cuesmes" (55018382C)

08.01 Éric Thiébaut (PS): *Monsieur le ministre, l'état de délabrement du pont du chemin de fer situé à l'avenue Wauters à Cuesmes ainsi que l'absence de travaux de consolidation réalisés à ce jour par Infrabel met à bout la patience des riverains.*

Ces derniers sont d'autant plus en colère qu'en février 2020 pourtant, en réponse à ma question parlementaire sur le sujet, votre prédécesseur m'avait indiqué qu'Infrabel prévoyait des travaux en 2021.

Aujourd'hui, malgré des appels répétés et notamment la mise en demeure de la Ville de Mons, plus d'un an et demi après, rien n'a bougé! Des barrières ont été installées pour empêcher les piétons d'y circuler et les voitures de s'y garer. Pire, on apprend que le gestionnaire de réseau est seulement en discussion pour trouver les 2 millions nécessaires à la réhabilitation du pont.

Face au danger et la gêne occasionnée pour les riverains, ceux-ci souhaitent que des travaux de consolidation soient réalisés dans les plus brefs délais. Une pétition a même été lancée par une habitante contre le charroi des camions, qui, en passant sur la vieille structure, font du bruit à toute heure du jour et de la nuit.

Où en est Infrabel dans la programmation et l'exécution des travaux de consolidation prévus sur le pont du chemin de fer de Cuesmes? Dans quel délai seront-ils effectués? Une accélération de la procédure est-elle envisageable?

08.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Thiébaut, ma réponse sera brève. Infrabel me communique les éléments suivants.

En vue de déterminer le programme des travaux appropriés, une étude complémentaire dans le domaine vibratoire ainsi qu'un scan 3D de l'ouvrage (en l'occurrence, le pont du chemin de fer de Cuesmes) ont été exécutés. Sur la base des conclusions techniques de ces analyses, attendues dans le courant du second semestre de cette année, le gestionnaire de l'infrastructure pourra alors finaliser le dossier d'adjudication.

Entre-temps, l'ouvrage d'art reste sous surveillance. La situation est suivie avec une grande attention par Infrabel – et je l'en remercie.

08.03 Éric Thiébaut (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Tout ce que je peux dire sur base de votre réponse, c'est que cela prend vraiment beaucoup de temps. En attendant, les riverains ne sont pas en sécurité, des morceaux du pont tombant dans leur rue. Je vous invite quand même à mettre un peu de pression sur ces opérateurs, parce que cela prend vraiment beaucoup trop de temps à mon sens.

08.04 Georges Gilkinet, ministre: C'est bien noté. Je serai attentif à ce dossier comme à tout dossier,

monsieur Thiébaut.

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

09 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compenserende maatregelen voor de aanleg van de HSL 4" (55018424C)

09 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures compensatoires à la construction de la LGV 4" (55018424C)

09.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

De hogesnelheidslijn HSL 4, ligt er ondertussen al van 2006. De beloofde natuurcompensatie laat echter nog altijd op zich wachten. In de bouwvergunning werd Infrabel destijds opgedragen werk te maken van een ecoduct, die zorgt dat dieren veilig kunnen oversteken. Hiervoor sloot Infrabel een samenwerking af met Agentschap Wegen en Verkeer. Ondertussen 15 jaar later werd hier nog steeds geen werk van gemaakt. Infrabel blijft ook in gebreke wat betreft de boscompensatie van 12 hectare voor dit project. Ik ondervroeg minister Bellot hierover vorig jaar, die verklaarde dat de voorstellen op tafel lagen en er verder in overleg ging worden gegaan. Ik ben erg benieuwd naar hoe dit dossier momenteel evolueert.

Welke stappen zijn er al gezet door Infrabel om het beloofde ecoduct over de HSL te realiseren?

Is er al akkoord over het ontwerp? Wordt er gekozen voor een volwaardig ecoduct?

Wanneer zal eindelijk aan de bouw hiervan begonnen worden?

Wanneer zal Infrabel zijn verplichtingen betreffende boscompensatie voor die project nakomen? Waarom is dit tot op heden nog niet gebeurd?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, wij spraken eerder al over het belang van biodiversiteit en de rol die de spoorwegen daarin kunnen spelen. De realisatie van het beloofde ecoduct, alsook de noodzakelijke boscompensatie zijn puzzelstukjes van dat grotere geheel. Ik ben dan ook blij met de mededeling van Infrabel dat het reeds een inventaris heeft opgesteld. Tevens heeft Infrabel een voorstel met randvoorwaarden en discussiepunten in kaart gebracht.

Binnenkort wordt een overleg gepland met de verschillende stakeholders, zodat de scope kan worden vastgelegd en goedgekeurd door de verschillende betrokken partijen.

Infrabel heeft een voorstel van boscompensatie uitgewerkt. Dat zal ter bespreking voorgelegd worden. Het voorstel dat vandaag op tafel ligt, bestaat uit de aanleg van een bermbrug waarover ook zeer beperkt gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietsen kunnen.

Vanaf de tweede helft van volgend jaar zou volgens de huidige planning aan de bouw begonnen worden.

09.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dank u wel voor uw antwoord. Het is goed dat er vooruitgang is in het dossier. Al sinds 2006 belooft Infrabel dat het ecoduct en de boscompensatie er komen. Ik ben blij dat er eindelijk stappen gezet worden.

Als ik het goed begrepen heb, is een aantal zaken in kaart gebracht, zal er in de nabije toekomst overleg met de stakeholders worden gepleegd en zou er kunnen gestart worden met de bermbrug in de tweede helft van 2021. We zullen het dossier blijven opvolgen. Infrabel heeft inderdaad ook een taak inzake biodiversiteit.

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

10 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dangerosité des infrastructures en gare d'Arlon pour les navetteurs" (55018454C)

10 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevaarlijke situatie voor de reizigers op een perron in het station Aarlen" (55018454C)

10.01 Josy Arens (cdH): *Monsieur le ministre, des travaux ont lieu depuis plusieurs mois en gare d'Arlon pour rénover les quais. Des trous sur le quai numéro 2 représentent un danger important pour les navetteurs.*

Interpellée par les Amis du Rail d'Halanzu, Infrabel reconnaît le danger et promet une réparation rapide – asphaltage à froid – avant l'asphaltage à chaud qui devra finaliser les travaux.

Monsieur le Ministre, comment expliquez-vous la réaction si tardive d'Infrabel? Une solution n'aurait-elle pas pu être trouvée plus tôt? Des personnes sont-elles tombées en raison de ces trous? Sont-elles blessées? La réparation a-t-elle eut lieu? Quand les travaux seront-ils définitivement terminés?

10.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, un important programme de modernisation est en cours en gare d'Arlon, comme dans bien d'autres endroits du réseau, depuis déjà trois ans. Les travaux se poursuivront encore durant les deux années à venir.

Vous aurez sûrement remarqué que ce chantier conséquent est séquencé en différentes phases de travaux. Infrabel me communique que, suite à une limitation de la coupure de voies, le chantier actuel a été arrêté pour permettre à un autre chantier de se dérouler sur la ligne.

Dès que ces trous ont été signalés, l'entreprise est intervenue pour remettre le revêtement en ordre et ainsi éviter tout accident. Aucun blessé ne m'a été signalé. Infrabel me communique également qu'une surveillance accrue sera maintenue à l'avenir dans l'attente de la finalisation des travaux de modernisation en cours.

10.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Permettez-moi cependant d'insister pour que ce chantier avance le plus rapidement possible.

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

11 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurisation de l'ancien passage à niveau à Hachy" (55018456C)

11 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beveiliging van de voormalige overweg in Hachy" (55018456C)

11.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, suite à plusieurs suicides de personnes, les Amis du Rail d'Halanzu ont demandé à Infrabel de placer une grille de protection au niveau de l'ancien passage à niveau de Hachy sur la ligne 162. Cette grille devait être placée fin 2020 mais rien n'a été fait.

Monsieur le ministre, pourquoi cette grille n'a-t-elle pas pu être placée? Est-ce un gros travail? Combien cela coûte-t-il? Infrabel invoque des problèmes administratifs pour justifier le retard de pose: quels sont ces problèmes? La grille devrait être posée avant fin 2021. Pourriez-vous intervenir pour que cela se fasse le plus vite possible?

11.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, Infrabel me communique que le placement de cette clôture doit intervenir dans le cadre du marché public lié aux mesures de prévention *anti-trespassing*. Cependant, l'adjudication du marché en question s'est avérée trop onéreuse: l'offre remise était supérieure à l'estimation normale d'un tel projet. Le placement de la clôture n'a donc malheureusement pas pu intervenir comme cela était initialement prévu.

Dans le respect de la réglementation applicable, un nouveau marché a été lancé et devrait être adjugé dans le courant du mois de septembre. À la suite de cela, la réalisation de cette partie des travaux devrait avoir lieu avant la fin de cette année. Dans l'attente, une clôture provisoire va être installée – si ce n'est déjà chose faite.

11.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je connais les problèmes des marchés publics. Il y a parfois des problèmes importants qui font traîner certaines situations. Essayez au moins, si ce n'est déjà fait, de mettre une clôture provisoire, qui ne devrait pas être très

coûteuse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Samengevoegde vragen van**

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een meldingssysteem bij het vervallen van rijbewijzen" (55018523C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De administratieve vernieuwing van het rijbewijs" (55018804C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herinnering m.b.t. de vervaldatum van het elektronische rijbewijs" (55019194C)

12 **Questions jointes de**

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un système de notification à l'expiration des permis de conduire" (55018523C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le renouvellement administratif du permis de conduire" (55018804C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rappel de la date d'échéance du permis de conduire électronique" (55019194C)

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, morgen 7 juli is het exact elf jaar geleden dat de eerste rijbewijzen in bankkaartformaat werden uitgereikt aan de houders. Dat rijbewijs in bankkaartformaat moet om de tien jaar worden vernieuwd. Vorig jaar hebben de mensen uitstel gekregen vanwege de coronapandemie. Dat uitstel gold tot 1 juli dit jaar. Bijna een week geleden is de toegestane verlenging dus afgelopen.

Het gevolg is dat de vernieuwde rijbewijzen nu volop afgehaald moeten worden, voor zover de mensen zich daarvan bewust zijn, want daar wringt natuurlijk het schoentje. Begin juni heeft de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) nog een bericht de wereld ingestuurd om de mensen te waarschuwen om de geldigheidsdatum van hun rijbewijs na te kijken, omdat ze niet van de vernieuwing worden verwittigd. De mensen zijn het gewend een verwittiging te krijgen wanneer hun identiteitskaart vervalt en ze die moeten vernieuwen, maar dit gebeurt niet voor het rijbewijs.

Mijnheer de minister, wij hebben hierover met uw voorganger ook al gediscussieerd. Het zou getuigen van goed bestuur en van een goede dienstverlening om voor een dergelijke verwittiging te zorgen. Mijn vraag is dan ook heel eenvoudig: kunt u een dergelijk systeem op poten zetten, zodat mensen verwittigd worden wanneer zij hun rijbewijs moeten vernieuwen?

12.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag heeft dezelfde context.

Het feit dat steeds meer mensen de komende jaren hun rijbewijs in bankkaartmodel moeten vernieuwen, is een probleem. Heel veel mensen zijn zich daarvan niet bewust. Helaas beschikken de steden en gemeenten niet over de mogelijkheid om inwoners van wie het rijbewijs zal vervallen, een berichtje te sturen en hen daaraan te herinneren.

Aan de FOD Mobiliteit werd al meermaals door verschillende spelers de vraag gesteld een oproepsysteem te creëren, zoals dat bestaat voor identiteitskaarten. Daarop wil de FOD echter voorlopig niet ingaan. Volgens de FOD draagt iedere burger zelf de verantwoordelijkheid om zijn rijbewijs tijdig te hernieuwen. De FOD voorziet enkel in een affiche die steden en gemeenten kunnen ophangen en verspreiden om burgers aan te sporen de geldigheid van hun rijbewijs zelf te controleren.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Ten eerste, mijnheer de minister, steunt u de houding van de FOD Mobiliteit? Getuigt die houding volgens u van een klantvriendelijke dienstverlening, die een burger van de overheid toch wel mag verwachten?

Ten tweede, waarom weigert de FOD eigenlijk om een dergelijk oproepsysteem uit te werken, hoewel dat systeem reeds bestaat voor de Belgische identiteitskaarten?

Ten derde, heeft de FOD Mobiliteit andere oplossingen overwogen of onderzocht? Indien u daarvan op de hoogte bent, hoor ik dat graag van u.

Ten vierde, zal u de FOD Mobiliteit aansporen om met steden en gemeenten in dialoog te treden en samen te werken aan een oplossing die ten goede komt aan de burger?

Ik dank u alvast voor het antwoord.

12.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik ondervroeg u reeds over deze problematiek op 2 december 2020. Verder verwijs ik naar de tekst van mijn ingediende vraag, want de collega's hebben het probleem al heel uitgebreid geschetst en ik wil niet in herhaling vallen.

Elektronische rijbewijzen vervallen na tien jaar, maar de bezitters worden daarvan niet op de hoogte gebracht. Veel mensen moeten bij een controle of een ongeval vaststellen dat ze met een vervallen rijbewijs rondrijden en dat kan ze zuur opbreken. Rijden zonder of met een vervallen rijbewijs wordt immers over dezelfde kam geschoren en de sancties zijn niet mals. Ook voor de verzekering heeft dit gevolgen.

De eerste uitgereikte elektronische rijbewijzen, uitgereikt midden 2010, zijn nu reeds vervallen. U verklaarde in uw antwoord dat er enkele technische moeilijkheden waren om een herinnering te sturen. Bovendien waren hebben rijbewijzen verschillende vervaldata en redenen tot verval waardoor het u onmogelijk leek om een herinneringssysteem in te voeren.

U verklaarde echter wel een informatiecampagne te lanceren en kondigde u een project aan tot invoering van een onlineaanvraagprocedure voor rijbewijzen en voorlopige rijbewijzen.

Blijft u erbij dat een herinneringssysteem niet mogelijk is? Waarom?

Heeft u cijfers omtrent het aantal mensen dat zijn rijbewijs na vervaldatum niet is komen vernieuwen?

Heeft u de aangekondigde informatiecampagne reeds opgestart? Wat heeft deze opgeleverd? Hoe gaat u mensen in de toekomst sensibiliseren om hun rijbewijs te vernieuwen?

Hoe ver staat het aangekondigde project tot invoering van een onlineaanvraagprocedure voor rijbewijzen en voorlopige rijbewijzen? Indien dit gestart is: wat zijn de eerste resultaten? Indien nog niet gestart: wanneer plant u met dit project te starten en wat zijn de moeilijkheden tot uitrol?

12.04 Minister **Georges Gilkinet**: Dank u wel, mijnheer Van den Bergh, mijnheer Raskin en mevrouw Verhaert.

Anders dan bij een ID-kaart kunnen er verschillende redenen zijn waarom de geldigheidsduur van het rijbewijs vervallen is. Een daarvan is het verstrijken van de administratieve geldigheidsduur, maar even belangrijk is het verstrijken van de medische geschiktheid of de vakbekwaamheid.

De oproep voor de vernieuwing van de identiteitskaarten gebeurt meestal door de gemeenten, op basis van lijsten die door het Rijksregister ter beschikking worden gesteld. Voor de rijbewijzen is het echter op dit ogenblik onmogelijk te voorzien in een oproepsysteem. Overeenkomstig de wet op de Kruispuntbank bewaart de rijbewijsapplicatie Mercurius immers geen adressen en heeft de applicatie ook geen toegang tot adresgegevens. Daar was tot op heden ook geen behoefte aan.

Vanaf 2023, tien jaar na het jaar waarin elke gemeente het bankkaartmodel invoerde, zullen inderdaad steeds meer rijbewijzen administratief vervallen. Ik ben me ervan bewust dat veel burgers er niet aan zullen denken hun rijbewijs te vernieuwen. Daarom wil ik de komende twee jaar gebruiken om de informatiecampagne rond de administratieve vernieuwing verder uit te bouwen, zodat daar voldoende richtbaarheid aan wordt gegeven. Digitale en papieren affiches werden al ter beschikking gesteld van de gemeenten, met de vraag om de informatie over de administratieve vernieuwing zo ruim mogelijk te verspreiden in hun infobladen en publicaties en op hun website. Het bericht werd ook een aantal keer verspreid via de sociale media van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Ook aan de politie werd gevraagd om de informatie over de hernieuwing van het rijbewijs zoveel mogelijk te

delen. Er werd ook contact opgenomen met de diensten van het Rijksregister om na te gaan of in de oproepingsbrief voor het vernieuwen van de ID-kaart de burger kan worden aangespoord om de geldigheid van zijn rijbewijs na te kijken. Steden en gemeenten die hun burgers zelf oproepen kunnen deze vermelding inderdaad opnemen. Deze steden en gemeenten zullen hiertoe door mijn diensten worden aangeschreven.

Het opzetten van een meldingssysteem zou een grote administratieve en budgettaire impact hebben. En zoals reeds aangehaald, moet de rijbewijsapplicatie Mercurius dan eerst toegang krijgen tot de adresgegevens van de houders van de rijbewijzen. Ik volg dit dossier van nabij op en zal in 2022 evalueren welke aanpak het beste is en hoe er eventueel een meldingssysteem met de gemeente kan worden uitgebouwd. *To be followed.*

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u in elk geval voor uw engagement om het van nabij op te volgen en te bekijken of er bijgestuurd kan worden en of wij toch niet tot een oproepingssysteem kunnen komen.

Zoals gezegd, vanaf 1 juli zijn er vervallen rijbewijzen, de verlenging wegens de coronapandemie inbegrepen. Dit jaar, nu men voor 2020 een jaar uitstel heeft gekregen, gaat het, meen ik om zo'n 16.000 rijbewijzen. Voor het jaar 2023 gaat het al om meer dan 300.000 rijbewijzen. Dat zijn belangrijke cijfers.

Ik meen dat het goed is dat wij op het eind van het jaar eens bekijken hoeveel van die 16.000 rijbewijzen effectief vernieuwd zijn en wat de noden zijn om de mensen nog beter bewust te maken, bijvoorbeeld door een oproeping.

Ik meen dat dit toch de aangewezen weg zal zijn. Maar wij kijken uit naar de evaluatie.

12.06 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Het doet mij plezier, net zoals collega Van den Berg al aangaf, dat u zich bewust bent van het probleem. Het gaat, zoals hij al zei, over een aanzienlijke groep.

Ik wil u wel zeggen dat infocampagnes, affiches en teksten in infobladen niet zullen volstaan. Ik vind het wel een goed idee dat u mee nadenkt en dat u suggereert een oproep te doen bij de vernieuwing van de identiteitskaart.

Dat is allemaal goed en wel, maar ik meen dat wij ons er toch van bewust moeten zijn dat wij in 2021 leven. Waar een wil is, is een weg. Wij zullen toch naar een systeem moeten gaan, want anders zal dit voor grote problemen zorgen.

Ik wil u ook nog eens oproepen uw autoriteit te doen gelden ten aanzien van de FOD Mobiliteit. Een koele mail waarin de FOD stelt dat de burger zelf de verantwoordelijkheid draagt zijn rijbewijs te hernieuwen, is toch meer kafka dan mijn idee van een klantvriendelijke overheid.

De FOD kan dan wel gelijk hebben. Niettemin ben ik van mening dat anno 2021 enige empathie en klantvriendelijkheid gewenst zijn.

12.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de andere sprekers. Ik dank u ook, omdat u het dossier van nabij zult opvolgen.

Ik deel echter ook de bezorgdheden van zowel de VVSG als de Vlaamse Vereniging van Ambtenaren en Beambten Burgerlijke Stand. In mijn hoedanigheid van burgemeester heb ik de voorbije twee jaar wel eens berichten gekregen op een zondag van mensen die problemen hadden wegens het vervallen van hun rijbewijs.

Ik hoop dus dat wij vóór 2023 een oplossing vinden en dat wij niet te lang wachten, omdat op dat moment de grote piek er zal zijn. Gezien ook de mogelijke straffen en problemen daarbij, zoals een ongeval wanneer het rijbewijs vervallen is, hoop ik toch dat wij vroeger initiatief nemen en er een oplossing wordt gezocht om de mensen eraan te herinneren dat hun rijbewijs zal vervallen, zodat zij een initiatief kunnen nemen. Dat zou getuigen van een klantvriendelijke overheid.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacrisis en de terugbetaling van geannuleerde vluchten" (55018578C)**

13 **Question de Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La crise du coronavirus et le remboursement de vols annulés" (55018578C)**

13.01 **Anneleen Van Bossuyt (N-VA):** *Test-Aankoop bood sinds de aanvang van de corona-pandemie hulp aan consumenten die werden geconfronteerd met geannuleerde of uitgestelde reizen of vluchten. Ze boden met name hulp bij het verkrijgen van de wettelijk gegarandeerde terugbetaling van deze geannuleerde reizen en vluchten.*

Zoals u weet, zijn de regels voor een vluchtannulatie t.g.v. buitengewone omstandigheden (zoals covid-19), zoals bepaald in verordening EEG 261/2004, nochtans kristalhelder: de consument heeft recht op een alternatieve vlucht zonder bijbetaling of op terugbetaling. Een voucher voor een latere datum mag, maar kan niet verplicht worden.

Afgelopen week meldde de consumentenorganisatie dat "luchtvaartmaatschappijen zich tijdens de voorbije coronacrisis maar met mate, of zelfs helemaal niet, reactief opstelden. Ondanks tal van pogingen, mocht Test Aankoop geen enkel antwoord ontvangen van Air France, Alitalia, easyJet, Iberia, KLM, Lufthansa, Royal Air Maroc, TAP, Vueling, enz voor de dossiers die consumenten hadden lopen over geannuleerde vluchten, terugbetalingen en andere problemen."

Deze vaststelling druist in tegen eerdere antwoorden van u meneer de minister waarin u aangaf dat uw diensten slechts minimale klachten binnen krijgen over dit onderwerp en dat de luchtvaartmaatschappijen zich over het algemeen aan de regels houden.

Vandaar volgende vragen:

Hoeveel klachten ontvingen uw diensten sinds januari over dit onderwerp?

Ging de dienst DGLV intussen over tot sanctieprocedures, zoals voorzien in de wet van 27 juni 1937? Zo ja, tegen welke maatschappijen lopen sanctieprocedures?

Heeft u reeds kennis genomen van dit onderzoek van Test-Aankoop? Zo neen, zal u met hen contact opnemen opdat uw diensten een correct zicht krijgen op de aanhoudende problemen? Nam u in de tussentijd al contact op met het ECC (Europees Centrum voor Consumentenbescherming), zoals ik u suggereerde in februari? Zo ja, heeft dit overleg tot nieuwe inzichten of actiepunten geleid. Zo niet, waarom weigert u om hierover overleg te plegen met organisaties met kennis ter zake?

Werd er op Europees niveau nog verder gesproken over een aanpassing van de passagiersrichtlijn?

13.02 **Minister Georges Gilkinet:** *Mevrouw de voorzitter, mevrouw Van Bossuyt, de cel Passagiersrechten van het DGLV heeft 825 dossiers behandeld tussen 1 januari en 31 mei 2021. Het DGLV geeft er de voorkeur aan om geen langdurige strafrechtelijke procedure op te starten, indien dat niet absoluut noodzakelijk is, maar om zich in plaats daarvan te concentreren op voortdurende en flexibele contacten met de betrokken luchtvaartmaatschappijen, zodat op korte termijn oplossingen kunnen worden aangevoerd.*

De handhavingsinstantie wou de toch al beperkte personeels- en operationele middelen niet verder hypothekeren, zodat terugbetalingsdossiers zo snel als mogelijk konden worden behandeld. Tot nu toe werd echter besloten nog geen procedures in te leiden, daar het DGLV het tot op heden meer opportuun achtte om een constructieve dialoog te verkiezen boven een sanctionerend optreden.

Indien daarentegen zou worden vastgesteld dat een luchtvaartmaatschappij zijn plichten kwaadwillig niet nakomt, zullen wij overgaan tot het opstarten van een strafprocedure. Van mijn kant zal ik niet nalaten om bij elke ontmoeting met de managers van de luchtvaartmaatschappijen hen te herinneren aan hun verplichtingen op het gebied van de rechten van de passagiers en erop aan te dringen dat er zo spoedig mogelijk een gunstig resultaat wordt bereikt op het gebied van de terugbetaling. Zo bevestigde de vorige CEO van Brussels Airlines mij dat de maatschappij al haar vertragingen had ingehaald en dat er enkel nog onduidelijke of betwiste gevallen overbleven.

Tijdens dit gesprek was de luchtvaartmaatschappij zeer open over deze problematiek.

De cel Passagiersrechten heeft op 30 maart 2021 een vergadering gehad met het Europese Centrum voor Consumentenbescherming. Om een vlotte afhandeling van de klachten te garanderen, werd tijdens de vergadering afgesproken om meer samen te werken. Reisagentschappen of tussenpersonen vallen echter niet onder de toepassing van verordening 261/2004, waardoor de cel Passagiersrechten niet bevoegd is om hen aan te spreken. Wanneer passagiers bij het DGLV aankloppen met klachten over hun reisagentschap, verwijst het DGLV hen door naar het ECC. Omgekeerd, zal het ECC klachten die niet opgelost geraken of klachten waarbij een antwoord van de luchtvaartmaatschappij uitblijft, aan het DGLV overmaken, zodat het DGLV het proces verder in handen kan nemen.

Er is nog steeds de intentie van meerdere actoren op het Europese niveau om de vermelde verordening te herzien. Deze werkzaamheden werden echter stilgelegd wegens de gezondheidscrisis. Aangezien het voorzitterschap van Portugal in juni 2021 eindigt, valt af te wachten of het Sloveense voorzitterschap het voorstel tot hervorming van de verordening opnieuw zal agenderen. Er wordt echter gevreesd dat de hervorming pas zal worden geagendeerd onder Frans voorzitterschap, begin januari 2022. Ik zal hieraan uiteraard aandacht blijven besteden en elk initiatief steunen dat de rechten van luchtreizigers kan versterken.

13.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik ben vooral blij met de andere toon die u in uw antwoord aanslaat dan bij voorgaande vragen hierover. Toen ontkende u telkens dat er een probleem was, terwijl u nu wel degelijk bevestigt dat er een probleem was en nog altijd is.

Ik ben het met u eens dat u niet onmiddellijk strafrechtelijke procedures en sanctieprocedures moet opstarten, maar dat u eerst moet proberen via een constructieve dialoog tot een oplossing te komen. Natuurlijk, als er luchtvaartmaatschappijen zijn die systematisch weigeren te antwoorden op de vragen die gesteld worden, kan men zich afvragen in hoever men over een dialoog kan spreken.

U haalde Brussels Airlines aan. Dat is inderdaad één van de luchtvaartmaatschappijen die wel reactief zijn opgetreden, en die bij de betere leerlingen van de klas is, in tegenstelling tot andere maatschappijen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan Air France, Alitalia, easyJet, Iberia, KLM. Het is een lange lijst.

Ik ben ook heel tevreden omdat u eindelijk contact hebt opgenomen met het Europees Centrum voor de Consument, want dat heeft daar heel veel ervaring mee. Dat centrum ontvangt ook heel veel klachten. Ik meen dat het zeker goed is dat er nu een samenwerking is opgezet.

Tot slot, wat de aanpassing van de passagiersrechtenverordening betreft, zullen wij inderdaad moeten zien wat er onder het Sloveense voorzitterschap zal gebeuren. Ik heb een licht vermoeden dat Slovenië andere prioriteiten zal hebben dan deze verordening, en dat het eerder voor onder het Franse voorzitterschap zal zijn. Ik wil u toch oproepen heel waakzaam te zijn voor nieuwe voorstellen om de rechten van passagiers te beperken, in die zin dat daarin gesuggereerd zou worden passagiers pas na een veel langere vertraging van hun vlucht recht te geven op terugbetaling.

Dat zijn toch zaken die we in het oog moeten houden en die niet aanvaardbaar zijn.

Ik dank u voor uw antwoord en ik blijf dit van nabij opvolgen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55018601C van mevrouw Matz wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

14 Questions jointes de

- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55018705C)**
- **Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'un Park & Ride en province du Luxembourg" (55018717C)**

14 Samengevoegde vragen van

- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55018705C)**
- **Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande park-and-ride in de provincie Luxemburg" (55018717C)**

14.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, cela fait des années que j'interroge

sur la réalisation d'une plateforme multimodale à Viville. Vous sembliez plus enclin que votre prédécesseur à concrétiser ce projet qui est très attendu dans notre région du Sud-Luxembourg, proche, comme vous le savez, de la ville de Luxembourg.

Lors de ma dernière question à ce sujet, fin mars, vous me répondiez que vous attendiez des éléments objectifs et concrets d'aide à la décision de la part de la SNCB concernant le parking de Viville. Il semble que ces éléments vous aient été transmis puisque vous avez déclaré dans la presse que créer un parking à Viville avant de renforcer l'offre de trains d'Arlon vers le Grand-Duché de Luxembourg serait prendre le problème à l'envers.

Monsieur le ministre, est-ce la SNCB qui vous a transmis cet argument? Est-ce cet "élément objectif et concret d'aide à la décision" que vous attendiez pour enfin décider sur l'avenir de ce projet? Cela fait des années que l'amélioration de cette offre de trains et que la fin des travaux sur l'axe 3 nous sont promises. La SNCB vous a-t-elle communiqué cette fois des dates, des chiffres, un budget? Lesquels?

Vous semblez penser que le Park & Ride de Viville ne serait qu'un parking alors qu'il s'agirait de mettre en place une vraie plateforme multimodale avec parking de covoiturage, gare de bus, parking vélos. Rien n'empêche de créer cette plateforme et de rédiger des accords avec les TEC en parallèle à l'amélioration de l'axe 3. Êtes-vous d'accord? Pourquoi ne pas avancer simultanément sur les deux projets? Où en sont les travaux du ministre wallon de la Mobilité?

Toujours au sujet du ministre wallon de la Mobilité, M. Philippe Henry – votre ami, j'imagine –, il indique que la SCNB ne souhaiterait plus développer de parkings pour les voitures, vu le développement du télétravail. Confirmez-vous cette orientation que la SNCB serait en train de donner à l'avenir de l'infrastructure de cette société?

14.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, le Conseil européen qui s'est tenu au début du mois de juin au Grand-Duché de Luxembourg était une belle occasion pour moi de rappeler la volonté commune du Grand-Duché et de la Belgique d'obtenir des moyens européens pour accélérer les travaux sur l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg et, de façon générale, de renforcer les liaisons ferroviaires entre la province et le Grand-Duché de Luxembourg. C'était le message essentiel de la conférence de presse donnée avec mon excellent collègue luxembourgeois François Bausch.

Je ne doute pas que ce message vous aura réjoui, d'autant plus qu'il s'ajoute à des progrès importants en matière de liaisons ferroviaires dans votre province au cours des dernières années. Je voudrais les rappeler pour objectiver le débat. Depuis décembre 2017, il existe une liaison horaire par sens plutôt que toutes les deux heures sur la ligne 154-166 Namur-Dinant-Libramont. Depuis décembre 2017, il existe une liaison horaire par sens plutôt que toutes les deux heures sur la ligne 165-167 Libramont-Virton-Athus-Arlon. Depuis octobre 2020, grâce à la finalisation des travaux, il existe une liaison horaire par sens plutôt que toutes les deux heures sur la ligne 162 Libramont-Marbehan-Arlon avec 36 correspondances journalières en gare d'Arlon vers la ville de Luxembourg (train L). Depuis décembre 2020, il existe une liaison horaire par sens plutôt que toutes les deux heures sur la ligne 42 Liège-Gouvy-Arlon.

Pour le futur, ma priorité est d'encore améliorer la fréquence des trains pour la province de Luxembourg et le Grand-Duché. Nous voulons permettre à davantage de personnes de se déplacer en train. Vu le nombre de navetteurs, du moins en période pré-covid, c'est un enjeu majeur au regard de la pression automobile vers le Grand-Duché et de ses conséquences en matière économique et environnementale.

En réponse à une question sur le projet du parking de Viville, j'ai effectivement répondu qu'il s'agissait de prendre le problème dans le bon sens et de donner la priorité à la desserte ferroviaire et puis ensuite, d'envisager les meilleures solutions en matière de parking et d'accessibilité aux différents modes, ni plus ni moins.

Aujourd'hui, l'offre ferroviaire à partir de Viville à cinq minutes d'Arlon est tout sauf concurrentielle ou attractive puisqu'il faut prendre un train L vers Arlon et à Arlon, attendre une liaison vers Luxembourg. Le parking actuel de Viville est totalement sous-utilisé malgré le faible nombre de places disponibles.

Par le passé, le fait de prendre le problème à l'envers a conduit à des choix d'investissement qui n'étaient pas optimaux au niveau de la SNCB. Je pense, par exemple, à la construction d'un parking Park & Ride à Louvain-la-Neuve qui reste aujourd'hui désespérément vide après des dépenses publiques importantes.

C'est une situation que je ne souhaite nulle part ailleurs. Quand les moyens sont rares, il s'agit de les utiliser de la façon la plus intelligente possible. Plutôt que de foncer tête baissée, il faut d'abord trouver des solutions pour faire rouler des trains et puis décider de l'aménagement des parkings.

J'ai trouvé ce dossier en friche au mois d'octobre de l'année passée. J'y travaille depuis lors et j'ai programmé dans cet objectif diverses réunions avec la SNCB et avec mes collègues luxembourgeois dans les prochaines semaines.

Dès lors, je le répète, renforcer encore les collaborations entre les chemins de fer luxembourgeois, la SNCB et les services ferroviaires entre la province et le Grand-Duché de Luxembourg figure parmi mes priorités. Je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'en reparler régulièrement, monsieur Arens, puisque je vous sais assidu sur cette question, et vous avez bien raison. Vous pouvez également témoigner auprès de vos concitoyens de tous les progrès déjà réalisés en termes de liaisons ferroviaires vers le Grand-Duché de Luxembourg.

14.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Cependant, je me permets d'insister: la desserte ferroviaire peut se faire parallèlement à l'aménagement de cette plateforme multimodale à Viville.

Vous savez tout aussi bien que moi que dans la ville d'Arlon, des parkings SNCB existent, mais ils manquent de place. À deux ou trois kilomètres, il y a cet important site de Viville qui accueillait jadis les ateliers des chemins de fer et qui comptent un certain nombre d'hectares de terrain. Il y a donc de la place suffisante pour régler le problème de la mobilité vers Luxembourg.

Aujourd'hui, vous l'avez dit vous-même, les travailleurs transfrontaliers sont tellement nombreux que l'entrée de Luxembourg devient aussi compliquée que celle de Bruxelles, si pas plus. J'insiste donc auprès de vous pour que, dans le cadre de la collaboration belgo-luxembourgeoise co-finançable par l'Europe pour des projets interrails, vous mettiez tout en œuvre afin que ce Park & Ride de Viville soit concrétisé très rapidement.

Monsieur le ministre, vous n'avez pas répondu à la question que j'ai posée oralement, à savoir que la SNCB ne souhaiterait plus développer de parkings pour les voitures. C'est ce que votre collègue Philippe Henry a expliqué au Parlement wallon. Si telle est la position de la SNCB pour toutes les régions de notre pays, je trouve cela regrettable.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een ernstig werkongeval op de spoorwerf tussen Ciney en Marloie" (55018760C)

15 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un grave accident du travail sur le chantier ferroviaire entre Ciney et Marloie" (55018760C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, via de woordvoerder van Infrabel vernamen we dat een spoorwegaarbeider in kritieke toestand naar het ziekenhuis gebracht is op 8 juni 2021 om 3.30 uur 's nachts. Het gaat om een werkongeval. Deze werknemer was via een onderaannemer van Infrabel aan de slag op de spoorwerf tussen Marloie en Ciney in de provincie Namen. De arbeider werd geëlektrocuteerd en is daarna overleden. Eerst en vooral wil ik mijn oprechte deelneming aan de familie uitdrukken.

Mijnheer de minister, wat was de conclusie van het arbeidsauditoraat? Ging het effectief om een werkongeval? Zijn er fouten gemaakt door de onderaannemer van Infrabel? Zo ja, welke?

We zien dat er steeds meer onderaannemers actief zijn op onze spoorwegen. Draagt dat niet bij tot de stijging van de onveiligheid tijdens de werken aan onze spoorwegen? Welke maatregelen zal Infrabel nemen om de veiligheid van alle werknemers, dus ook de onderaannemers, te garanderen?

Moet Infrabel volgens u niet meer inzetten op eigen personeel in plaats van met vaak buitenlandse onderaannemers te werken? Welke maatregelen wilt u in dit verband verder nemen?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, de werknemer in kwestie is inderdaad helaas overleden. Ik wil dan ook mijn uitdrukkelijke medeleven met de familie, vrienden en collega's van de man uitspreken.

Wij moeten alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat dergelijke tragedies zich niet herhalen. Infrabel deelt mij mee zijn uiterste best te doen om ervoor te zorgen dat het niet meer gebeurt en dat het de veiligheid altijd als een absolute prioriteit beschouwt. Voor Infrabel is dat van toepassing op alle werven, zonder enig onderscheid tussen werven met of zonder onderaanneming. Het werk aan de spoorwegen is zeer specifiek. Dat verklaart de zeer strenge veiligheidsregels die worden toegepast.

Na het ongeval is de politie ter plaatse gekomen om verschillende taken uit te voeren. Er werd een onderzoek ingesteld door het arbeidsauditoraat van Namen. Meer informatie over het onderzoek is mij op dit moment nog niet bekend.

Wat uw tweede vraag over de veiligheidsmaatregelen betreft, verwijs ik u naar mijn antwoord op 30 maart 2021 in de commissie. Ik denk dat het al dan niet werken met onderaannemers ondergeschikt is aan de vraag of iedereen de nodige veiligheidsmaatregelen respecteert.

Op basis van de informatie die Infrabel me bezorgt, stel ik vast dat Infrabel de lat zeer hoog legt, zowel voor zijn onderaannemers als voor zijn eigen personeel op het vlak van veiligheid van de werkzaamheden aan zijn infrastructuur. Er is evenwel altijd ruimte voor verbetering. Ik zal hierop blijven aandringen met name in het kader van de besprekingen over het toekomstige prestatiecontract van Infrabel. Bovendien kunnen aannemers en onderaannemers soms zeer gespecialiseerd zijn in bepaalde werkzaamheden, wat het veiligheidsniveau kan verhogen. In die zin is de overweging om al dan niet te werken met onderaannemers, ondergeschikt aan de vraag of iedereen de nodige veiligheidsregels volgt. Dat is voor mij een absolute prioriteit.

15.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het gaat al om het tweede dodelijke ongeval dit jaar bij onderaannemers. Elk dodelijk ongeval is er een te veel. Ik heb het vroeger zelf op mijn werk meegemaakt, en ik kan u verzekeren dat zoiets een grote impact op een mens heeft. Ik voelde mij toen als déléguée ook heel verantwoordelijk voor de mensen bij zulke incidenten.

Vandaar ook mijn bekommernis en mijn frequente vragen over alles wat veiligheidsproblemen betreft; dit ligt mij heel na aan het hart. Mensen hebben het recht om veilig naar hun werk te gaan en veilig terug te keren. Stel u voor dat u het risico loopt dat uw man of vrouw niet meer van het werk naar huis terugkeert. Ik hoop effectief dat wij in die beheersovereenkomst een aantal zaken kunnen opnemen omtrent veiligheid. Ik ben er zelf van overtuigd dat er met onderaannemers meer veiligheidsrisico's bestaan dan wanneer het werk in handen is van de eigen werknemers van Infrabel. Ik ga dat zeker blijven opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken en modaliteiten van de rijpadvergoedingen en de annulatie- en reserveringskosten" (55018823C)**

16 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux et les modalités des redevances sillons et des frais d'annulation et de réservation" (55018823C)**

16.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal mij beperken tot de vragen zelf omdat zij erg actueel zijn.

Ten eerste, is al beslist om de maatregelen inzake het kwijtschelden van rijpadvergoedingen te verlengen na 30 juni 2021? Is daarvan al een resultaat bekend?

Ten tweede, wordt effectief steun berekend per gereden kilometer of gelden er andere vergoedingsmodaliteiten? Zo ja, welke modaliteiten zijn dat?

Ten derde, kan u meer info geven over exacte procedures en werkwijzen voor de aanvraag van de vergoedingen? Hoe en via welke weg vraagt een spoorvrachtoperator de tegemoetkoming aan?

Ten vierde, vanaf wanneer konden de aanvragen worden ingediend? Er zijn dienaangaande immers heel veel onduidelijkheden voor de sector zelf.

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer De Spiegeleer, op dit moment wordt onderzocht of deze steunmaatregelen voor het goederenvervoer per spoor na juni kunnen worden verlengd. Indien een politiek akkoord wordt bereikt, zal het dossier worden voorgelegd aan de ministerraad. De uitvoering van de reeds door de regering geplande maatregelen voor de eerste helft van het jaar, is afhankelijk van de goedkeuring door de Europese Commissie. Hetzelfde gaat op voor de eventuele verlenging ervan.

De verlaging van de infrastructuurheffing is recht evenredig met het aantal afgelegde kilometers aan 0,75 euro per treinkilometer. De afschaffing van de annuleringskosten is gekoppeld aan elke annulering van een treinpadreservering.

Vanaf de inwerkingtreding van de maatregelen wordt de steun rechtstreeks door Infrabel toegekend, hetzij in de vorm van een korting op de factuur, hetzij in de vorm van een terugbetaling voor de vorige periode. De spoorwegondernemingen hoeven geen maatregelen te nemen.

16.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden, die enigszins geruststellend zouden kunnen zijn. Blijkbaar is er echter toch een communicatieprobleem met de sector zelf. De antwoorden die u hier nu geeft, zijn bij de sector immers nog niet aangekomen.

Wij zijn nu 6 juli 2021. De verlenging na 30 juni 2021 moet nog worden besproken. Het is evident dat het niet respecteren van een beloofde termijn geen wenselijke manier van werken is. Een en ander is ook de ambitie in de *modal shift* of de goederenvervoerontsluiting van de havens per spoor. Het wekt dan ook weinig vertrouwen, wanneer wij de deadlines en de data niet kunnen respecteren.

Deze zaak wordt dus ongetwijfeld hier in de commissie vervolgd.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

17 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident op spoorlijn 82" (55018824C)**

17 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu sur la ligne ferroviaire 82" (55018824C)**

17.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, op 1 juni vond een incident plaats op spoorlijn 82 aan de overweg ter hoogte van de Beekstraat-Lindekouter. Dat incident is niet alleen te betreuren, maar zat er al van ver aan te komen. Het gaat om een van de weinige onbewaakte overwegen in de Denderstreek. Er is al lang gevraagd om die overweg beter te beveiligen via slagbomen. Dit incident heeft een aantal vragen opgeroepen, die er al waren maar die ik hierbij wil herhalen.

Bent u op de hoogte van dit incident? Heeft Infrabel al samen rond de tafel gezeten met de lokale overheden, vooral de gemeente Erpe-Mere, en eventueel regionale adviesraden? Is een dergelijk overleg gepland? Overweegt Infrabel om deze overweg alsnog te voorzien van slagbomen? Dat lijkt me wenselijk. Indien niet, zorgt Infrabel voor andere oplossingen? Zo ja, welke?

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, Infrabel deelt me mee op de hoogte te zijn van het incident. De betreffende overweg 10.1 is een zeer lokale, schuine overweg tussen de velden op een lijn met weinig passage. Infrabel heeft reeds voorgesteld om de Beekstraat in het zuiden te verbinden met de Lindekouter. Zo kunnen de veiligere overwegen 12 en 10 gebruikt worden voor kruisend verkeer. Hierbij zouden overwegen 10.1 en 11.1 worden vervangen door een stuk langswegenis. De gemeente Erpe-Mere heeft hierop nog geen definitief antwoord gegeven.

De FOD Mobiliteit bepaalt de minimale vereisten voor de veiligheidsinrichting aan een overweg. Elke gesloten slagboom moet een opening laten van 2,8 meter voor de hulpdiensten en als ontsnappingsroute. Tegelijkertijd dient een eventuele slagboom minstens over de helft van de weg te komen. Enkele jaren geleden bracht Infrabel met de FOD Mobiliteit reeds een plaatsbezoek om na te gaan of de plaatsing van

slagbomen technisch mogelijk was. De conclusie was echter dat de wijkbreedte ontoereikend is om aan de bovenstaande voorwaarden te kunnen voldoen.

17.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik betreur natuurlijk vanuit Vlaams Belang in de Denderstreek dat het antwoord dat ik helaas verwachtte, weinig of niets bijbrengt aan het incident dat is gebeurd. Ik had verwacht of gehoopt dat er iets extra in beweging zou worden gezet, maar dat is dus niet het geval. U zegt dat er weinig passage is aan de overweg in de Beekstraat, maar dat is natuurlijk voor perceptie vatbaar. Ik ben het daar niet mee eens. De omwonenden zijn het daar evenmin mee eens.

Veiligheid is de term waarmee uzelf, Infrabel en co, te pas en te onpas schermt. De enige optie is dan ook om aldaar in een bewaakte overweg te voorzien op lijn 82.

In het kader van het Boost Plan van Infrabel werd er voor lijn 82 bovendien 1,5 miljoen euro uitgetrokken, wat wij natuurlijk ten volle steunen. De beveiliging van die overweg was in heel dat budget van 1,5 miljoen euro maar een habbekrats.

Tot slot, maar niet het minst, vind ik het opmerkelijk dat de gemeente Erpe-Mere, uit welke gemeente ik een schepen vrij goed ken, nog geen enkel initiatief genomen heeft ten aanzien van u – u hebt het net zelf gezegd – om dat incident als extra drukingsmiddel te gebruiken om die probleemoverweg aan te pakken, op welke manier dan ook. Daar neem ik uiteraard akte van.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De rytuigen op de geëlektrificeerde verbinding Mol-Hamont" (55018866C)
- **Kris Verduyckt** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De ingebruikneming van de geëlektrificeerde lijn 19" (55019060C)
- **Marianne Verhaert** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De rytuigen op de geëlektrificeerde verbinding Mol-Hamont" (55019666C)

18 Questions jointes de

- **Wouter Raskin** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les véhicules utilisés sur la liaison électrifiée Mol-Hamont" (55018866C)
- **Kris Verduyckt** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La mise en service de la ligne électrifiée 19" (55019060C)
- **Marianne Verhaert** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le matériel roulant sur la liaison électrifiée Mol-Hamont" (55019666C)

18.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, met een treinrit tussen Mol en Neerpelt werd op donderdag 10 juni laatstleden het einde gevierd van de elektrificatiewerken aan spoorlijn 19. Voortaan zullen reizigers op die verbinding eindelijk ook gebruik kunnen maken van elektrische treinen. Dat is beter voor het milieu en drukt de kosten. De elektrificatie is een belangrijke stap in de verbetering van het treinaanbod in het noorden van Limburg. Speciaal voor de gelegenheid werden de moderne Desiro-treinstellen van stal gehaald.

Dat brengt mij tot de volgende vragen.

Zullen er op de nieuwe geëlektrificeerde lijn Antwerpen-Hamont ook Desiro-treinstellen ingezet worden? Indien niet, met welke rytuigen wil de NMBS die lijn Antwerpen-Hamont bedienen? Ten slotte, met welke rytuigen zal de snelle verbinding Neerpelt-Brussel bediend worden?

18.02 Kris Verduyckt (Vooruit): Mevrouw de voorzitter, ik wil de minister bedanken omdat hij inderdaad in onze streek de eerste trein is komen inrijden. Dat was een feestelijk moment. Maar een nieuwe treinlijn brengt natuurlijk ook wat vragen met zich mee.

Er is nu een rechtstreekse verbinding tussen Neerpelt en Brussel, wat een zeer goede zaak is. Alleen wijkt die een beetje af van de bestaande verbinding vanuit Mol met twee treinen, terwijl er vanuit Neerpelt maar één rijdt. Zal daar in de toekomst verandering in komen? Is het de bedoeling dat daar ook twee verbindingen

komen, zowel 's ochtends als 's avonds?

Zoals de collega zegt zijn er nu eindelijk elektrische treinen in het noorden van Limburg: we gaan van 0 naar 40 %, wat een goede zaak is. Is het de bedoeling om dat percentage geleidelijk op te drijven? Wat zijn daarvoor de plannen?

Een kleine domper op de feestvreugde was dat de voertuigen geen airco hebben. We weten allemaal dat dit zeker op zo'n lange verbinding geen luxe is. Is het de bedoeling om dat probleem te verhelpen?

Ten slotte, de voorganger van de minister, de heer Bellot, gaf altijd te kennen dat die lijn veel te veel stopplaatsen telde. Hij zei dat hij met de burgemeesters uit de regio zou samenzitten om dat te bekijken. Er zijn tussen Neerpelt en Brussel immers zestien stopplaatsen. Ik vraag me af of het nog steeds de bedoeling is om een aantal stopplaatsen af te schaffen, of zal de lijn blijven zoals die vandaag is?

18.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Mijnheer de minister, de elektrificatiewerken op de spoorlijn 19 zijn afgerond. Dankzij de elektrificatie kan de NMBS nu het treinaanbod uitbreiden en ook elektrische treinen inzetten tussen Mol en Hamont. In theorie kan er dan met nieuwer materieel gereden worden dat minder hinder en geluid produceert maar ook stipter en comfortabeler moet zijn. Dat kan ze in theorie, want in de praktijk wordt de Kempen nog steeds stiefmoederlijk behandeld*

Nu de elektrificatie is gerealiseerd, moet de Kempen het nog steeds stellen met de oudste treinen. De M5-stellen die nu af en toe tijdens de weekdagen op de spoorlijn wordt ingezet, zijn tussen 1985 en 1987 in gebruik genomen. Van airco is er geen sprake en hebben vaak ook te kampen met diverse technische problemen. Bovendien wordt ook nog steeds 60% van het traject uitgevoerd met vervuilende dieseltreinen. Tijdens het weekend rijden er zelfs nagenoeg uitsluitend nog dieseltreinen tussen Antwerpen en Hamont. Van de elektrificatie wordt vandaag dus nog amper gebruik gemaakt, laat staan dat de Kempense treinreiziger een verschil merkt qua stiptheid of gebruikerscomfort.

Waarom wordt er nog niet volledig met elektrisch materieel gereden op de verbinding zoals dit ook werd voorgesteld in het nieuwe vervoersplan?

Wanneer zal er op de lijn Antwerpen-Mol-Hasselt eindelijk (nieuw) elektrisch materieel ingezet worden? Kan u meer details geven over de planning en het type materieel dat ingezet zal worden in de toekomst?

Zal de geleidelijke instroom van de nieuwe M7 rytuigen ook het materieel dat rijdt in de Kempen vernieuwen? Zo ja, op welke verbindingen mogen de Kempense reizigers nieuwer materieel verwachten en tegen wanneer?

18.04 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw de voorzitter, sinds 14 juni 2021 rijden de IC-treinen inderdaad op weekdagen tussen Antwerpen en Hamont tijdens de piekuren met een T27-locomotief en M5-dubbeldekstellen. Daarmee laat de NMBS zowat 40 % van de treinen op de verbinding elektrisch rijden. Op de andere momenten tijdens de week en in het weekend, legt de NMBS AR41-dieselmotorwagens in. Verdere inzet van elektrisch materieel op de lijn is afhankelijk van de vrijmaking van ander materieel en van de elektrificatie van het baanvak Mol-Hasselt.

De M5-dubbeldektreinen bieden alvast 10 % extra capaciteit aan zitplaatsen. Hiermee anticipeert de NMBS op de spits, wanneer de reizigers geleidelijk aan opnieuw de trein beginnen te nemen. Op de nieuwe geëlektrificeerde lijn zullen er geen Desiro-treinstellen ingezet worden.

Het baanvak Mol-Hamont is nog steeds enkelsporig, met een beperkt aantal kruisingsmogelijkheden. Niet voor alle P-treinen tussen Mol en Brussel is een trajectverlenging mogelijk, vanwege de combinatie van losse ritten, de goederentreinen, het gecadanseerde aanbod en het piekuuraanbod op een enkelsporig baanvak.

De NMBS heeft ervoor gekozen om de stops tussen Herentals en Lier op de P-treinen voorlopig te behouden, voornamelijk om het aanbod voor reizigers van Nijlen, Bouwel en Kessel op peil te houden.

Een paar weken geleden had ik het genoegen om uw zeer mooie streek te bezoeken ter gelegenheid van de voltooiing van de elektrificatiewerken van de lijn tussen Mol en Hamont. De elektrificatie van de lijn maakt het nu al mogelijk om 's ochtends en 's avonds elektrisch materieel in te zetten op de spitsuurverbindingen in

de richting van Brussel en Antwerpen, en zo de beroepsmobiliteit van de inwoners van uw regio te verbeteren. Deze elektrificatie is ook van belang voor het toekomstige gebruik van de lijn voor vrachtvervoer.

De volgende stap is investeren in voldoende rollend materieel, met name de M7 of ander materieel.

Het investeren in geschikt modern rollend materieel is vanzelfsprekend een van mijn prioriteiten voor de volgende jaren.

18.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik heb begrip voor het feit dat een en ander stapsgewijs gaat. Men begint met een aanbod van 40 % in de spitsuren. Dat is mooi.

Als ik zie dat de fine fleur bij de opening van de bovenleiding naar Limburg komt afgezakt en men er zelfs een betrouwbaar Desiro-toestel bijhaalt, dan stel ik mij onmiddellijk de vraag of dat ook zo zal gaan als het aan de reizigers is. Dat zal dus niet zo zijn, want u bevestigt dat de lijn breder zal worden met de M5-toestellen. Iedereen weet dat dit de nachtmerrie van elke treinbegeleider en elke reiziger is. Dat zijn slechtwerkende deuren en treinen zonder airco. Dat zijn treinen met een slechtwerkende omvormer, zodat die trein meer stilstaat dan rijdt.

Wij hebben jaren gestreden voor een betere dienstverlening in Limburg en voor dit dossier in Noord-Limburg, dankzij de inspanningen van de Limburgse ministers en veel collega's in het Parlement. Tijdens de Zweedse regeerperiode hebben wij eindelijk de elektrificatie in het meerjareninvesteringsplan gekregen. Nu is dat uitgerold en moeten wij het met afdankertjes, M5-toestellen, doen met Vivaldi. Ik vind dit een gemiste kans.

Ik wil u vragen, als een signaal aan de reiziger en ook aan onze burens in Nederland op wiens net wij willen aansluiten, om u garant te stellen voor betrouwbare treinstellen. Wij moeten de reiziger in Limburg fatsoenlijk bedienen. Wij moeten Nederland echt geen enkel argument geven om straks niet tegemoet te komen aan onze vraag voor een grensoverschrijdende verbinding.

18.06 Kris Verduyckt (Vooruit): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wij zijn voor alle duidelijkheid erg tevreden met de elektrificatie en met de nieuwe verbindingen. Er is echter duidelijk nog groeimarge.

Mijnheer de minister, u zal het als ecologist ook met mij eens zijn dat een en ander op het vlak van de elektrische treinen moet groeien. U stelt ook dat zal worden geïnvesteerd in nieuwe treinstellen. Die investering is absoluut nodig, zeker ook in de kwaliteit ervan. Ik wees er immers reeds op dat reizigers uit die streek vaak een hele tijd onderweg zijn. Dat blijft dan ook een belangrijke uitdaging.

Tot slot, u hebt nog een andere uitdaging aangeraakt, namelijk het enkelspoor. Dat klopt ook. Met de komst van de nieuwe verbindingen met het goederenvervoer is het enkelspoor immers ook nog een drempel waaraan zal moeten worden gewerkt.

18.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u hoort mij alweer komen met de Kempen. Wij blijven geplaagd door vertragingen en verouderde toestellen.

Ik ben alvast blij dat wij niet nog een stap achteruitgaan en dat de bediening tussen Herentals en Lier behouden blijft. Ik hoop dat dit ook in de toekomst mag blijken. Ik hoorde immers recent tijdens een vergadering met de Kempense vertegenwoordigers dat in totaal slechts dertig seconden winst zou worden geboekt. Het lijkt mij dan ook te gek daarin te schrappen en het aanbod nog te verlagen.

U antwoordde ook op mijn vorige vraag dat er met de instroom van de M7 ook beterschap op komst is. Ik herhaal hier nogmaals mijn oproep om de Kempen ditmaal bovenaan de lijst te zetten zodat wij de rest van Vlaanderen toch een beetje bijbenen.

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

19 Samengevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overgangsbepalingen inzake het openbare dienstcontract van de NMBS" (55019019C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beheerscontract met de NMBS" (55019612C)

19 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dispositions transitoires relatives au contrat de service public de la SNCB" (55019019C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat de gestion de la SNCB" (55019612C)

19.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de Europese Verordening 1370/2007, over de liberalisering van de spoorwegen, is een van de belangrijke beslissingen in het regelgevend kader over het 4^e spoorwegpakket. In artikel 8 van die verordening staat dat binnen de 6 maanden na 25 december 2020 de lidstaten een voortgangsverslag dienen te bezorgen aan de Europese Commissie over de invoering van de gunning van openbaredienstcontracten. Als we even rekenen, zien we dat die deadline lag op 25 juni 2021, vorige week dus.

Geldt de regeling ook voor het openbaredienstcontract met de NMBS, dat vernieuwd moet worden? Hoe staat het met de opmaak van het voortgangsverslag? Is dat tijdig, voor 25 juni, bezorgd aan de Europese Commissie? Kunt u een tipje van de sluier lichten over de inhoud van het voortgangsverslag? Bevat dit meer dan wat u had opgenomen in uw beleidsverklaring en regeerakkoord? Zo ja, in welke zin?

19.02 **Frank Troosters** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ook mijn vraag gaat over de beheersovereenkomsten die moeten worden afgesloten, maar heeft een andere insteek.

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) vragen aan de federale regering om snel werk te maken van de nieuwe beheersovereenkomsten met de spoorentiteiten. Met die vraag staan ze niet alleen: volgens mij is iedereen vragende partij.

Beide raden leverden een fraaie adviesnota af, waarin ze heel wat concrete inhoudelijke adviezen geven, onder meer over het SMART-principe, KPI's, rolverdeling en coherentie, stiptheid, tarievenbeleid en technologische kwesties. Ze hameren er vooral op dat er een duidelijke en toekomstgerichte beheersovereenkomst in een voorspelbaar en stabiel financieel kader moet worden afgesloten, met een duidelijke strategische spoorvisie, afgestemd met de Gewesten. Ook moet er aandacht zijn voor de organisatie van de spoormarkt na 2033.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de af te sluiten beheersovereenkomst met de NMBS? Wanneer zal de minister een ontwerp van beheersovereenkomst met de NMBS aan de leden van deze Kamercommissie voorleggen, als hij dat überhaupt van plan is?

Vond er, in het kader van het interfederaal op elkaar afstemmen van de diverse vervoersmodi, specifiek overleg met de Gewesten plaats? Zo ja, wat was de inhoud van dat overleg en welke bekommernissen kwamen er naar voren? Zo niet, staat er nog zo'n overleg gepland?

Kan de minister bevestigen dat de volgende beheersovereenkomst met de NMBS een looptijd van 10 jaar zal hebben? Hoe wil de minister in dat geval een stabiel en onwispelbaar financieel kader toewijzen en garanderen aan de NMBS?

Tot slot, wat de betrokkenheid betreft, zult u ingaan op de vragen van de CRB en de NAR om hen voorafgaandelijk te betrekken bij de uitwerking van de nieuwe beheersovereenkomst? Welke andere instanties en adviezen zullen eventueel betrokken worden bij de uitwerking van de beheersovereenkomst?

19.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Roggeman, mijnheer Troosters, het openbaredienstcontract tussen de Staat en de NMBS valt onder artikel 8.2 van de verordening 1370/2007. Het vooruitgangsverslag inzake het van kracht worden van artikel 5 van deze verordening wordt nu afgewerkt. Dit verslag werd aan de Europese Commissie bezorgd, waarbij de termijndatum, 25 juni 2021, werd gerespecteerd.

Dit rapport herneemt effectief de meest pertinente delen van het regeerakkoord, van mijn algemene beleidsnota, en van het Belgisch Nationaal Herstelplan. Het geeft de afgeronde etappes weer met het oog op de voorbereiding en de uitwerking van het toekomstige openbaredienstcontract van de NMBS. Dit gaat onder meer over de publicatie van de specificatie van de openbare dienst en over de consultatie van de

verschillende deelnemende partijen. Het geeft eveneens een overzicht van de volgende stappen in het proces dat zal leiden tot de totstandkoming van dit belangrijke contract.

Mijnheer Troosters, voor de overige van uw vragen kan ik u grotendeels verwijzen naar mijn antwoorden in deze commissie op 17 maart en 26 mei. Samengevat vinden er in een ambitieus ritme thematische vergaderingen plaats met de spoorbedrijven om specifieke kwesties uit te diepen. De bedoeling is tot een coherent, ambitieus en realistisch traject te komen voor het spoor in dit land voor de komende tien jaar, zowel op het vlak van de groei van het aanbod en het gebruik van de trein en de kwaliteit van de dienstverlening, als van de doeltreffendheid en efficiëntie inzake het gebruik van overheidsgeld.

Daarnaast worden er regelmatig vergaderingen georganiseerd met talrijke stakeholders, in het kader van de onderhandelingen over het toekomstige contract. Die zullen worden voortgezet.

Zoals u in het rapport van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad kon lezen, is het advies een antwoord op een vraag van mijn kant. Zoals u eveneens in het rapport van de CRB en de NAR kon lezen, werd er op 4 mei een overlegmoment met hen georganiseerd. Dit overleg kon op wederzijdse appreciatie rekenen. Vanzelfsprekend zal dit samenwerkingsproces worden voortgezet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de Leslie Leoni à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'alcool au volant et le déconfinement chez les jeunes" (55019022C)

20 Vraag van Leslie Leoni aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het alcomobilisme en de jongeren met het versoepelen van de coronamaatregelen" (55019022C)

20.01 Leslie Leoni (PS): Monsieur le ministre, chers collègues, ma question concerne ce qui ne devrait pas manquer de visibilité à tout instant de l'année. Ce qui relève de l'inconcevable s'est encore produit cette semaine, cette fois dans ma commune à La Louvière. Il était 23 h 00 jeudi soir, le 9 juin, lorsque le drame est survenu. À bord d'une voiture, trois jeunes dans la fleur de l'âge revenaient d'une soirée au centre de Quévy. Le conducteur est passé outre la bretelle d'autoroute R5 à Jemappes. On déplore malheureusement un décès, celui d'un jeune homme de 19 ans prénommé Mathieu. Diverses raisons sont en cause, notamment la vitesse au volant.

Si tous les indicateurs ont connu une évolution positive durant le covid puisque plusieurs confinements se sont succédé avec une baisse de 19 % d'accidents et de 22 % des victimes, malheureusement et de façon prévisible, la réouverture des bars semble interrompre cette tendance. Après les bars, les festivals démarreront et le monde de la nuit rouvrira ses portes. Il s'agit de lieux où la consommation d'alcool par les jeunes y est souvent plus forte qu'ailleurs, ce qui accroît d'autant plus les risques d'accident grave de la route.

Monsieur le ministre, l'alcool au volant est une préoccupation importante dans notre pays et exige un important effort de prévention, notamment chez les jeunes, mais aussi des contrôles de police conséquents. Or, nos forces de l'ordre sont déjà fortement mobilisées aux frontières pour les contrôles covid que nous connaissons. Pourtant, si le contrôle de la vitesse ne nécessite pas nécessairement une présence humaine, il en va autrement du contrôle d'alcoolémie.

Dès lors, monsieur le ministre, pouvez-vous me communiquer les statistiques liées aux contrôles d'alcoolémie de ces derniers mois et ceux prévus pour les prochains mois? Par ailleurs, quelles mesures supplémentaires prévoyez-vous pour limiter les accidents de la route et notamment pour sensibiliser les jeunes conducteurs aux conséquences mortelles d'un accident sous l'emprise de l'alcool?

Je vous remercie pour vos réponses.

20.02 Georges Gilkinet, ministre: Chère collègue, l'accident que vous relatez est un véritable drame et mes pensées vont avant tout aux proches et à la famille du jeune décédé. En tant que père de deux jeunes adultes, ce nouveau drame m'affecte particulièrement et me motive davantage pour mettre en œuvre les objectifs élevés de notre gouvernement en matière de sécurité routière.

En ce qui concerne vos questions précises, en dehors des campagnes BOB, la police n'a pas l'obligation d'enregistrer les alcootests effectués. Par conséquent, il ne m'est pas possible de fournir le nombre exact d'alcootests ces derniers mois ainsi que le nombre de ceux qui seront effectués cet été.

Cependant, je peux vous communiquer les chiffres de la campagne BOB de l'hiver dernier, un peu particulier vu le confinement. Il y a eu environ 110 000 contrôles d'alcoolémie, soit 4 à 5 fois moins que d'habitude. Le nombre de tests positifs était de 2,2 %, soit une augmentation de 0,3 % par rapport aux deux années précédentes, malgré la fermeture du secteur horeca. Contrairement à la campagne BOB d'hiver, la police n'utilise jamais de chiffres-cibles pour la campagne BOB d'été. Vous pouvez interroger à ce sujet ma collègue la ministre de l'Intérieur.

En matière de sécurité routière, l'objectif de ce gouvernement est clair et ambitieux: réduire au minimum de moitié, (chaque mort étant un mort de trop) le nombre de tués ou de blessés graves d'ici 2030 pour viser un objectif de zéro victime à l'horizon 2050.

Pour atteindre ces ambitions, nous devons - avec mes collègues ministres de l'Intérieur et de la Justice - augmenter le risque pour les conducteurs de se faire contrôler. Ainsi, un conducteur sur trois sera contrôlé chaque année pour vérifier sa vitesse, sa consommation d'alcool ou de drogues, le port ou non de la ceinture de sécurité, l'usage ou non du téléphone portable au volant - une vraie problématique de sécurité routière.

Mais l'information et la sensibilisation jouent également un rôle très important. Depuis le début de cette année, les personnes recevant une perception immédiate pour une infraction dite mineure liée à l'alcool au volant reçoivent également, avec leur PV, une fiche de sensibilisation. Cette fiche souligne les risques de la conduite sous influence de l'alcool. D'autres mesures sont prises, comme les dispositifs empêchant le démarrage de la voiture en cas de consommation d'alcool. De plus en plus de personnes sont condamnées à utiliser ces dispositifs particulièrement efficaces et à suivre des formations, car je veux aussi me concentrer davantage sur des mesures éducatives et alternatives en proposant, par exemple, des formations à la place d'une perception immédiate.

Je veux aussi essayer de modifier le comportement des récidivistes en leur proposant, outre la mise en oeuvre d'un système de sanctions graduelles, une formation. Je pense que les jeunes bénéficieront également de ce type d'approche car ils sont plus sensibles à un changement de comportement et d'habitudes. Cette priorité a fait l'objet d'une réunion avec la Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR), il y a deux semaines. Je l'ai chargée de formuler des propositions qui seront retravaillées à l'automne prochain en vue des prochains états généraux de la sécurité routière, auxquels j'associerai mes collègues en charge de la sécurité routière dans les Régions. En effet, l'enjeu que vous pointez justement aujourd'hui, et qui est peut-être trop peu souvent à l'ordre du jour de notre commission, doit tous nous mobiliser.

20.03 Leslie Leoni (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je vois que vous avez déjà bien analysé la question et que le projet est ambitieux. Je reviendrai avec plaisir voir ce qui a été mis en place. Je vois qu'il y a un aspect très pédagogique. En vérité, nos jeunes ont vraiment besoin de cela dès leur plus jeune âge.

20.04 Georges Gilkinet, ministre: Dans un registre plus léger, bon match ce soir! (*Mme Leoni porte un maillot italien.*)

20.05 Leslie Leoni (PS): Merci.

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

21 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration entre bpost et la SNCB" (55019029C)

21 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking tussen bpost en de NMBS" (55019029C)

21.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, depuis la décision prise par le CA de la SNCB*

de fermer ou réduire l'horaire de certains guichets dans les gares, des options ont été analysées à votre initiative pour garder une certaine activité dans ces gares, ne pas aggraver la fracture numérique et garantir l'accès aux titres de transports au plus grand nombre.

Dans ce cadre de recherche de partenariats, la ministre des Entreprises publiques a récemment répondu en Commission que différents projets de points bpost dans des gares avaient été jugés non réalisables pour une série de critères. Selon la Ministre, bpost est par contre ouvert à la vente de titres de transports SNCB dans tout son réseau de bureaux. Cela constituerait une avancée intéressante notamment dans les régions qui disposent de moins de guichets accessibles au public.

Voici donc mes questions. A propos de la vente de tickets dans les bureaux de bpost, quel est l'état des négociations avec bpost? La SNCB est-elle prête à conclure un partenariat à ce sujet et selon quelles conditions? S'agira-t-il d'une vente au guichet ou de l'installation de bornes automatiques dans les bureaux? Tous les titres de transports seront-ils accessibles dans les bureaux bpost? Cet accord sera-t-il global et concernera-t-il l'ensemble des bureaux bpost ou cette mesure sera-t-elle ciblée? Si c'est le cas, y aura-t-il concertation avec les pouvoirs locaux?

L'option de la présence de points ou bureaux bpost dans les gares est-elle abandonnée ou d'autres projets pourraient-ils émerger?

21.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Parent, nous partageons le même objectif. Nous sommes attachés à des services publics accessibles, de qualité et de proximité, ce partout dans le pays, y compris dans les zones rurales. C'est spécifiquement le menu des discussions que nous menons avec la SNCB pour des gares vivantes et accueillantes. Je vous rejoins. C'est un sujet important car cela peut constituer la base du développement des gares de demain.

Cette opération "gares vivantes" a été rapidement lancée et se poursuit entre la SNCB et des communes. De nombreux contacts ont eu lieu et beaucoup d'idées d'occupation ont été formulées (des services communaux, des points vélo, des opérateurs commerciaux ou des ASBL) et des accords ont même déjà été conclus avec certaines communes mais le travail se poursuit.

Dans ce même cadre et à ma demande, des contacts ont été pris par la SNCB avec bpost. Concernant l'installation de bureaux de poste dans les gares, des discussions étaient en cours pour sept gares mais bpost a annoncé renoncer à cette piste après analyse de potentiel. C'est ce qu'a annoncé ma collègue, Petra De Sutter, dans cette même commission, le 8 juin 2021.

Une deuxième piste est toutefois actuellement à l'étude: la vente de billets de la SNCB dans les bureaux de poste. Les discussions avec bpost sont en cours. La collaboration potentielle viserait notamment la souscription d'un abonnement. Vu la complexité de la confection (calcul des prix en fonction de la distance, tiers payant), il n'est pas envisagé à ce stade de réaliser la totalité du processus de vente chez bpost mais de faciliter la constitution du dossier pour le client. À ce stade, le projet porte sur les 44 gares dont la SNCB va fermer le guichet d'ici la fin de l'année.

Mon cabinet assure un suivi régulier avec la SNCB sur l'avancée des discussions et la concrétisation des initiatives prioritairement pour ces 44 gares concernées par une fermeture de guichet. Mais, dans un second temps, il est prévu que ces démarches puissent être étendues à d'autres gares qui ont connu une fermeture de guichet auparavant. Elles sont nombreuses à disposer de bâtiments qui pourraient être utilement occupés.

Ce modèle de "gares vivantes", je souhaite l'amplifier et l'appliquer dans tout le pays. Je mets également ce qui est nécessaire en œuvre pour l'inscrire dans le futur contrat de service public de la SNCB avec des objectifs concrets en matière d'accueil et de services aux voyageurs dans les gares.

21.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je pense effectivement que c'est un enjeu important qui doit aussi se traduire dans le cadre des discussions relatives au contrat de gestion de bpost. Les bureaux de bpost doivent devenir des lieux qui répondent à un certain nombre de nouvelles missions d'accompagnement par rapport aux questions de vulnérabilité et de fracture numérique. Les deux dynamiques doivent pouvoir se croiser de manière concrète.

J'espère avoir le plus rapidement possible les résultats concrets des discussions qui sont engagées depuis

un certain temps. Vous avez cité la date de fin d'année pour la fermeture des guichets. Il importe que cette décision puisse se matérialiser dans cette perspective-là au niveau de l'agenda pour offrir un service, une compensation aux citoyens en situation de vulnérabilité numérique. C'est particulièrement important dans les zones rurales.

Je me réjouis que la réflexion soit possiblement élargie, dans un second temps, aux gares qui ont déjà subi des fermetures. Je pense aussi qu'il faudra analyser la situation des gares qui ont connu une forte réduction d'horaires. L'accessibilité horaire, outre la fermeture pure et dure des guichets, peut être pénalisante pour les citoyens et préoccupante dans certaines situations.

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

22 **Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voortgang van het onderzoek naar de IJzeren Rijn" (55019050C)**
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe onderzoek in het dossier van de IJzeren Rijn" (55019235C)**
- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe onderzoek in het dossier van de IJzeren Rijn" (55019667C)**

22 **Questions jointes de**

- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avancement de l'étude sur le Rhin de fer" (55019050C)**
- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle étude sur le Rhin de fer" (55019235C)**
- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle étude dans le cadre du dossier du Rhin de fer" (55019667C)**

22.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, een tijdje geleden werden wij bericht over een nieuw kosten-batenonderzoek dat zal worden uitgevoerd naar het 3RX-tracé voor de IJzeren Rijn. Die spoorverbinding biedt een alternatief voor het historische tracé dat op weerstand uit Nederland stootte.

Kunt u wat meer toelichting geven over het nieuwe onderzoek? Wat is de kostprijs ervan, in totaal en voor België? Wanneer mogen we het resultaat van dat onderzoek verwachten?

Het vorige onderzoek hield geen rekening met de spoorbocht in Venlo die nodig is om rechtstreeks vanuit Roermond naar Duitsland te sporen. Klopt het dat in het nieuwe onderzoek die kosten wel meegerekend zullen worden?

Langs Nederlandse kant zou men stilaan een opening maken voor het dossier. Is dat ook uw aanvoelen?

Op mijn laatste vraag hebt u al geantwoord na een vraag van de heer Troosters eerder vanmiddag.

22.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, mijn vragen komen in grote mate overeen met de vragen die de heer Raskin heeft gesteld. Ik verwijs dan ook naar de schriftelijke weergave van mijn vragen.

In de media verschenen heuglijke berichten over het feit dat er opnieuw schot in het dossier van de IJzeren Rijn zou komen. Er zou deze zomer een nieuw kosten-baten onderzoek uitgevoerd worden naar het 3 RX-tracé.

Wanneer zal het onderzoek precies worden uitgevoerd?

Wie zal het onderzoek uitvoeren?

Wat zal de juiste inhoudelijke opdracht van het onderzoek zijn? Wat zal het onderzoek allemaal omvatten?

Hoe lang zal het onderzoek duren? Wanneer zullen er conclusies zijn?

Zullen deze conclusies gedeeld worden met, of ter inzage liggen voor, de leden van deze commissie?

Welk is de kostprijs van dit nieuwe onderzoek?

Wie zal/zullen welk deel van deze kostprijs betalen?

Hoeveel keer werd er sinds 2018 overleg gepleegd met de Nederlandse en Duitse collega's in het kader van de IJzeren Rijn, welke concrete stappen werden er gezet en wat is de momenteel nog de waarde van de

resultaten van de eerdere studie (3RX) die uitgevoerd werd?

22.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ook ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Al bijna twintig jaar probeert België de IJzeren Rijn nieuw leven in te blazen. Ons land stootte in het verleden altijd op Nederlandse tegenstand. Mede door de stikstofproblematiek is een nieuwe episode in de maak. Voor de IJzeren Rijn begint deze zomer een nieuwe kosten-batenstudie. Daarmee komt er een voorzichtige opening langs Nederlandse kant. Naast Nederlandse kant zijn er ook heel wat Belgische gemeenten die langs het traject van de IJzeren Rijn liggen die met vele vragen zitten. Zowel naar de impact van het tracé op de leefbaarheid als deze op de mobiliteit.

In het kader van de reactivering van de IJzeren Rijn werd in opdracht van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) een aantal jaren geleden een studie uitgevoerd naar milderende maatregelen. Heel wat Kempische gemeenten op het spoortracé hadden om proactieve milderende maatregelen en om oplossingen voor mobiliteitsproblemen in enkele dorpskernen gevraagd. Voorstellen als sleufvorming, geluidsschermen en tunnels zijn unaniem aanvaard door de voltallige regio en het beheer van de IOK.

1. Op welke manier gaat u de gemeenten betrekken waar de IJzeren Rijn door gaat? Welk participatietraject start u met hen en met de inwoners van die gemeenten?
2. Wanneer plant u een brede informatiecampagne over het tracé naar betrokken inwoners?
3. Welke maatregelen zal de minister selecteren om de gevolgen voor de gemeenten te milderen? Maken de uitgekozen milderende maatregelen deel uit van het dossier van de IJzeren Rijn?

22.04 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, mijnheer Raskin, mijnheer Troosters, de reactivering van de IJzeren Rijn, de spoorverbinding tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied, werd in het verleden al uitvoerig onderzocht en gedocumenteerd. Tot enkele jaren geleden was de conclusie dat er ten oosten van Roermond twee strategische opties overbleven. De eerste was de heractivering van de historische IJzeren Rijn, de tweede was de aanleg van een nieuwe spoorlijn langs de snelweg A52 in Duitsland. Enkele jaren geleden werd de haalbaarheid van een derde optie bestudeerd, de zogenaamde Rhein-Ruhr-Rail Connection, afgekort 3RX. Die 3RX focust op een verbetering van een aantal bestaande baanvakken in de Maas-Rijn-Ruhr-grensstreek die Weert met Viersen via Roermond en Venlo linkt.

De overheidsopdracht, die dit najaar gelanceerd zal worden, betreft het actualiseren van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van vier jaar geleden. Die was onderdeel van de toenmalige haalbaarheidsstudie die door Vlaanderen was besteld voor het 3RX-project. Die update zal plaatsvinden op basis van nieuwe relevante elementen en cijfers. Actualiseren betekent vooreerst het in aanmerking nemen of kwantificeren van verschillende elementen die nog niet werden opgenomen in de oorspronkelijke MKBA. Daarnaast betekent een actualisering een effectieve update van elementen die in de vorige maatschappelijke kosten-batenanalyse wel al in aanmerking genomen werden.

De drie betrokken landen, inclusief Vlaanderen aan Belgische zijde en Nordrhein-Westfalen aan Duitse zijde, zullen een driedelige samenwerkingsovereenkomst ondertekenen. Die zal als doel hebben de opdracht in de markt te plaatsen, het geschikte studiebureau aan te duiden en uiteraard ook de opvolging van de opdracht in goede banen te leiden. De opdracht zal normaliter dit najaar starten en zal ongeveer één jaar in beslag nemen.

Betreffende de opening langs Nederlandse kant kan ik u meegeven dat de informatie waarnaar wordt verwezen, geen nieuwe informatie is. De krantenberichten verwijzen naar hetzelfde akkoord over de actualisering waarover mijn voorganger aan de heer Raskin reeds uitleg verschafte in de commissie voor Mobiliteit op 1 juli 2020.

Dat wordt nu opnieuw onder de aandacht gebracht door de aandacht voor het afronden van de elektrificatiewerken aan spoorlijn 19.

Zoals u weet, wordt het 3RX-project al drie jaar opgevolgd door een internationale werkgroep. In de werkgroep werd in juni 2020 al besloten de bestaande MKBA voor dit traject te actualiseren. Het is trouwens de FOD Mobiliteit en Vervoer die de lead heeft van dat project. De Belgische administratie zal dan ook instaan voor het opmaken en publiceren van het lastenboek van de actualisering van de MKBA, uiteraard in nauw overleg met de administraties van Nederland en Duitsland.

De afspraak is dat elk land een derde van de totale kosten van de studie draagt. Dat kan bijgevolg inderdaad worden geïnterpreteerd als een opening om een oplossing voor het dossier te zoeken. De exacte kostprijs zal pas gekend zijn na de ontvangst van de offerte en de toekenning van de opdracht. De opdracht zal normaliter dit najaar starten en zal ongeveer een jaar in beslag nemen. De resultaten worden dus verwacht tegen eind 2022.

Wat de vraag over Hamont-Weert betreft, verwijs ik u naar de andere antwoorden die ik daarover vandaag heb gegeven.

Mijnheer Troosters, sinds 2018 zijn er vier internationale stuurgroepen geweest over 3RX. Tijdens het proces was er natuurlijk ook herhaaldelijk overleg per e-mail en telefoon. Daarnaast waren er in de voorbije vier jaar herhaaldelijk bilaterale contacten, zowel met Nederland als Duitsland, waarbij de IJzeren Rijn aan bod kwam. Ook met Vlaanderen was er regelmatig overleg over de voortgang van het dossier.

Ik kom, ten slotte, tot uw vijfde vraag. Aangezien de kosten voor de actualiseringstudie worden gedeeld door de drie landen, zal in onderling overleg moet worden beslist over het gebruik en het publiek maken van de resultaten ervan.

Mevrouw Verhaert, u stelt een aantal pertinente vragen over milderende maatregelen, burgerinspraak en informatiecampagnes. Al die elementen zijn voor mij zeer belangrijk en ik dank u dan ook om mij attent te maken op de studie hierover van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen. Aangezien ik uw vraag slechts zeer recent heb ontvangen, kan ik helaas niet dieper ingaan op de specifieke elementen, maar ik kan er later zeker op terugkomen.

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

Ik ben blij dat het dossier niet dood is en dat er een actualisatie gebeurt van een kosten-batenstudie die al werd uitgevoerd. Dat is geen slechte zaak. Zoals u zegt, zijn er een aantal nieuwe elementen, zoals de klimaatuitdaging en de Green Deal, ambities die maken dat dit dossier misschien vroeg of laat toch in de juiste plooi zal vallen.

Ik kijk uit naar de studie die weldra zal starten en naar de resultaten ervan volgend jaar. Dit blijft voor mij een belangrijk dossier omdat het reactiveren van de IJzeren Rijn er niet alleen voor zal zorgen dat goederenvervoer op een meer duurzame wijze in het Ruhrgebied zal geraken, gezien de kortere afstand, maar ook zal tegemoetkomen aan de vraag naar een betere dienstverlening aan de reiziger in de rest van Limburg die wordt geconfronteerd met overvolle rijpaden door goederenvervoer dat nu vrijwel allemaal via de Montzenroute naar het Ruhrgebied moet.

22.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel uitgebreid en gedetailleerd antwoord.

Ik deel de vreugde van de vorige spreker echter niet. Ik denk dat dit dossier een van de meest bestudeerde dossiers in de spoorgeschiedenis van dit land aan het worden is. We zijn nu dus een studie van vier jaar geleden aan het actualiseren. In het najaar zal die studie worden opgestart en ze duurt dan nog eens een jaar. Daarna zal ze misschien, naar analogie met andere dossiers, in een bureaulade belanden, waardoor we binnen twee of drie jaar misschien nog eens een update en een nieuwe studie van de actualisatie van de actualisatie kunnen doen.

Ik herinner mij dat wij een voorstel over dit project hadden gekregen van het kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit, mevrouw Peeters, en dat haar medewerker kwam vertellen, aan de hand van de 3RX-studie, dat een mogelijke realisatie in het beste scenario, dus zonder procedures, op 23 jaar was geschat.

Nu willen wij nog eens een nieuwe studie laten doen.

Uit het antwoord blijkt dat na de vorige studie van 2018 de stuurgroep viermaal is bijeengekomen op drieënhalve jaar tijd. De onmacht en de onkunde van het politieke bestuur kunnen niet beter worden geëtaleerd dan in het bewuste dossier gebeurt.

22.07 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw heel erg uitgebreide antwoord. Ik begrijp uiteraard dat u de studie of het document van IOK nog niet hebt kunnen doornemen.

Ik ben blij dat u onze bezorgdheid deelt. Het dossier ligt immers enorm gevoelig bij alle omwonenden en ook bij de betrokken gemeenten. Ik heb er vertrouwen in dat u hen erbij zult betrekken en hen mee zult laten participeren. Het zal immers niet het eerste en zeker niet het laatste dossier zijn dat stukloopt omdat de bewoners veel te laat erbij worden betrokken en er boven hun hoofden wordt beslist.

Ik hoop dat wij samen aan de zaak kunnen werken en zeker de omwonenden voldoende kunnen betrekken bij het dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 **Vraag van Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verontwaardiging bij de ombudsdienst voor de luchthaven" (55019052C)**

23 **Question de Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indignation au sein du service de médiation de l'aéroport" (55019052C)**

23.01 **Bert Wollants** (N-VA): Blijkbaar hebt u zich op 16 juni laten betrappen op onaanvaardbaar gedrag. Dat kunnen we opmaken uit de twitteractiviteit van de ombudsdienst van de luchthaven. Uw kabinet heeft immers zonder uitleg om kwart voor twaalf 's middags een bezoek aan de ombudsdienst geannuleerd. De vraag is natuurlijk wat we daaruit moeten opmaken. Het is immers niet de eerste keer dat die ombudsdienst toch wel wat wenkbrauwen doet fronsen. Waar moet dit nu verder naartoe?

Ik heb u bij de bespreking van de beleidsnota al gevraagd hoe u de kwaliteit van de ombudsdienst wou bewaken. Als ik deze uitwisseling van ideeën aanschouw, is het nog steeds nodig dat er stappen worden gezet. U weet ook dat de rechtsgrond voor die ombudsdienst behoorlijk mager is. Dat is enkel het KB van 15 maart 2002, dat zelfs geen echte rechtsgrond heeft in hogere wetgeving. We zitten ook in de behoorlijk ongezonde situatie dat het hoofd van de dienst voor onbepaalde duur werd aangesteld. Hij wordt ook nooit door iemand geëvalueerd. Hij heeft in tussentijd enkele jaren voor een staatssecretaris gewerkt, maar daarna is hij gewoon teruggekomen en is er niks anders gebeurd. Dat is toch heel anders dan bij ongeveer elke andere ombudsdienst die in dit land actief is.

Wat leert u uit de communicatie van de ombudsdienst?

Bent u van plan om een degelijk wettelijk kader uit te bouwen voor die ombudsdienst zoals dat voor zoveel ombudsdiensten bestaat, zoals die in de energiesector?

23.02 **Minister Georges Gilkinet**: Op 16 juni heb ik inderdaad skeyes bezocht. Het was een lang gepland werkbezoek aan skeyes en zijn diensten. Het bureau van de ombudsdienst wordt momenteel *gehost* door skeyes, maar maakt geen deel uit van skeyes. Het is belangrijk dat de ombudsdienst functioneel onafhankelijk is en blijft. Derhalve was er nooit sprake van een afspraak met de ombudsdienst op die dag.

Ik ben het met u eens dat het juridische kader van de ombudsdienst bijzonder mager is en dat dit moet worden versterkt. Het zou interessant zijn om inspiratie te putten uit andere ombudsdiensten om een duidelijker statuut vast te stellen met een mandaat van bepaalde duur en de mogelijkheid tot evaluatie. Wij zullen deze weg in de toekomst verkennen.

23.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord verheugt me. Ik denk namelijk dat dit al jarenlang nodig is. Daarom ben ik blij dat u de stap wilt zetten. Op dat vlak ben ik het meer met u eens dan dat de ombudsdienst u volgt. Maar dat is een opmerking terzijde.

We zullen het natuurlijk van nabij opvolgen, maar het is in ieders belang dat de ombudsdienst op wettelijk gebied versterkt wordt zodat deze zich kan meten met andere ombudsdiensten in dit land. Ik denk dat onze burgers dat immers nodig hebben.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitster**: Collega's, ik heb een interpellatie mogen ontvangen van mevrouw Vindevoghel op punt 44 van de dagorde. Het Reglement van de Kamer zegt dat een interpellatie binnen de twee weken moet behandeld worden. We zullen vandaag niet aan het einde van onze agenda raken. De minister kan immers tot 17.30u blijven, heeft hij ons gemeld.

Daarom wil ik voorstellen dat we de interpellatie nu behandelen. Ik zie ook dat de heer Vandenbroucke en mevrouw Willaert aanwezig zijn. Zij hebben een samengevoegde vraag.

Met uw goedvinden zou ik die nu op de agenda willen plaatsen. Ik volg daarbij enkel het Reglement van de Kamer dat een interpellatie binnen de twee weken moet behandeld worden.

23.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Uiteraard moeten we het Reglement respecteren. Wordt er nog een vragensessie georganiseerd voordat het Parlement in reces gaat?

De **voorzitster**: Dat weet ik niet, maar ik stel voor dat we dat aan het einde van de vergadering met de minister bespreken, zodat we nu kunnen starten met de interpellatie.

24 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite te Gent" (55000152I)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55019652C)
- Evita Willaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gent"

24 Interpellation et questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55000152I)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55019652C)
- Evita Willaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenaal à Gand" (55019664C)

24.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, eind mei ondervroeg ik u reeds over de verkoop aan de hoogste bidder van de Gentse Arsenaalsite. Dit is een terrein van 13 hectare, dus ongeveer vijftien voetbalvelden, net naast een van de meest levendige woonwijken van de stad met een potentieel van 113.000 vierkante meter aan nieuwbouw.

Gent kampt, net zoals veel grote steden in ons land, met een enorme wooncrisis. Meer dan 11.000 mensen staan er op de wachtlijst voor een sociale woning. Meer dan 2.000 mensen, waaronder heel wat kinderen, zijn dak- of thuisloos. De stad Gent heeft zelfs een plan klaar. Zij spreken over een toekomstvisie. De NMBS zelf prijst de site als de nieuwe Thurn en Taxiswijk van Gent.

In de Moscouwijk droomt men van meer en betaalbaar wonen, van groen en van leef- en speelruimte. De rondvraag die onze partijleden in de buurt hebben gedaan, wijst uit dat de bewoners van de wijk staan te popelen om daaraan mee vorm aan te geven. De Arsenaalsite is dus van cruciaal belang voor de buurt en voor de stad in haar geheel. In die context is een verkoop aan de hoogste bidder, zoals die nu aan de gang is, zonder enige twijfel de slechtst mogelijke manier om te zorgen voor betaalbaar wonen of buurtinspraak.

Met de PVDA hebben wij onze schouders hieronder gezet. Mijn collega, Tom De Meester, fractievoorzitter in Gent, heeft al driemaal vragen gesteld in de Gentse gemeenteraad. Hij vroeg of de stad de grond kon aankopen. Hij deed ook het voorstel om te onteigenen. Met onze basisgroepwerking van Gentbrugge hebben wij ook een bevraging gedaan bij de bewoners, bij 400 mensen, en daaruit blijkt dat maar liefst 98 % van de mensen die in de wijk wonen, willen dat de stad de site opkoopt.

Mijnheer de minister, vorige week zaterdag hebben de burgers nog actie gevoerd. Er loopt ook een petitie met bijna 1.000 handtekeningen van bezorgde burgers. Volgende zaterdag is er ook een groot debat over dit dossier.

We kunnen dit niet langer negeren. Ik schets even de wooncrisis in Gent. In 2003 telde je voor een huis in Gent gemiddeld 92.000 euro neer. Vandaag betaal je 234.000 euro. Dat is twee keer zoveel als tien jaar geleden. Mensen met een gemiddeld inkomen moeten hun hele leven lang ploeteren om hun huis te kunnen afbetalen. Alleenstaanden komen niet eens meer in aanmerking voor een koopwoning of een appartement.

Werknemers met een laag inkomen verlaten Gent op zoek naar een goedkopere stek om nadien te pendelen naar hun werkplek. U hebt de regie in handen om alvast de Arsenaalsite van 13 hectare uit de handen van het kapitaal te houden. Onder druk wordt alles vloeibaar. Ook Mathias De Clercq, de Gentse liberale burgemeester, heeft het geweer ondertussen een beetje van schouder moeten veranderen. Het grote vastgoedkapitaal heeft geen enkel belang bij een investering in het maatschappelijk belang, dus vastgoedbedrijven investeren alleen maar in het eigenbelang. Ze boeken winst, diepen de wooncrisis uit, speculeren en duwen de grondprijzen de hoogte in, dat is hun belang. Het belang van het kapitaal gaat regelrecht in tegen het belang van de Gentenaars, die betaalbaar willen wonen in een gezonde omgeving.

De Gentse burgemeester heeft het geweer dus 'een beetje' van schouder veranderd, want hij is al tevreden met een klein deel van de site, slechts 40% van de woonoppervlakte, dus een stukje van een stukje van het geheel. De Gentenaars zijn echter toch wel wat rebellen, zoals wij, en zijn niet zo snel tevreden. Daarom vragen wij samen met hen om die volledige Arsenaalsite te onteigenen. Uiteraard zal de NMBS hieraan nog steeds verdienen. Zoals ik de vorige keer al heb gezegd, werd de marktwaarde van de grond toen geschat op 25 tot 30 miljoen euro. Dat wil zeggen dat de NMBS er toch niet zo slecht van afkomt en dat er toch geen sprake is van een verlies. De wijkbewoners begrijpen dat trouwens niet goed: de grond is toch van de overheid en dat zijn wij toch allemaal? Voor de mensen is dat een heel belangrijk punt. Wat als de site in handen zou komen van de vastgoedsector?

Wat zou er gebeuren als bijvoorbeeld de Ghelamco Group aan zet komt? Zij zullen speculeren en de grond braak laten liggen om de waarde ervan te verhogen. Ondertussen gebeurt er echter niets aan de grote wooncrisis.

Ik kom bij uw bevoegdheid, mijnheer de minister. U zei mij de vorige keer dat er geen alternatief is, maar ik zei daarnet al dat mijn collega De Meester de situatie heeft onderzocht en er is wel degelijk een alternatief. Overheden kunnen elkaar namelijk onderling onteigenen, conform artikel 159 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Ik citeer: "Op voordracht van de minister die bevoegd is voor de overheidsbedrijven, en na advies van de raad van bestuur van de NMBS, dat wordt verleend binnen de twee maanden volgend op de ontvangst van het verzoek daartoe, mag de Koning echter de onteigening toestaan van een onroerend goed dat niet langer nuttig zou zijn voor de spoorwegexploitatie. De opbrengst van de vervreemding van elk onroerend goed komt toe aan de NMBS."

De openbare verkoop bewijst in dit geval dat de gronden niet langer nuttig zijn voor de spoorwegexploitatie. De situatie valt dus duidelijk onder artikel 159 van de aangehaalde wet. De stad Gent heeft al aangegeven de gronden te willen verwerven tegen een billijke prijs. U, mijnheer de minister, kunt nu een voordracht doen om de gronden door de stad Gent te laten onteigenen. De raad van bestuur van de NMBS geeft daarop een advies en de regering beslist vervolgens om al dan niet de onteigening toe te staan.

Wie nu juist de voordracht moet doen, was nogal onduidelijk. Minister De Sutter leek daarvoor ook in aanmerking te komen, maar u neemt dat nu op u, als minister bevoegd voor de NMBS en Infrabel. Ik merk echter dat de misverstanden nog altijd aanhouden, met name bij de Gentse burgemeester en bij mijn collega Vandenbroucke. Misschien kunt u dat dus nog even uitleggen, zodat brieven niet verkeerd terechtkomen.

Ik ben in elk geval benieuwd om de visie te horen van mijn Gentse collega's.

In Gent maken ze immers deel uit van de meerderheid. Het is in elk geval jammer dat men in Gent niet vroeger en harder op tafel heeft geslagen, maar ik sta hier natuurlijk graag tot uw dienst.

Sinds de buurtactie van de PVDA kennen we de mening van Open Vld al. Van Groen vernam ik nog niet veel, behalve een doorverwijzing naar de minister. Misschien zal Vooruit hier vandaag afstand nemen van de mening van zijn Gentse schepen van Financiën, die het belangrijker leek te vinden dat de rekeningen kloppen dan te investeren in een duurzame toekomst voor de Gentenaars.

Mijnheer de minister, steunt u het voorstel van onteigening van de Arsenaalsite door de stad Gent? Dit kan ervoor zorgen dat de site in gemeenschapshanden blijft en zo maximaal ingezet kan worden voor de woon- en leefbehoeften in de wijk en de stad in het algemeen.

Bent u bereid om nog deze week een voordracht te richten tot de Koning om een onteigening van de Arsenaalsite door de stad Gent toe te staan?

Bent u bereid om nog deze week de geplande verkoop van de Arsenaalsite tijdelijk op te laten schorten of om met de raad van bestuur van de NMBS afspraken te maken om binnen de maand een advies te bezorgen over de voorgestelde onteigening?

Bent u bereid om nog deze week een procedure tot onteigening van de volledige Arsenaalsite door de stad Gent op te starten en zal u een eventuele voordracht tot onteigening van de Arsenaalsite toestaan, ongeacht het advies van de raad van bestuur van de NMBS?

24.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, vanochtend hebt u een bezoek gebracht aan onze prachtige stad, Gent, en daar zal de schepen die u hebt ontmoet, u allicht bevestigd hebben dat de Arsenaalsite een hot issue is. Dat is ook logisch: een terrein van 13 hectare bijna midden in de stad of toch in het stedelijke weefsel vormt een enorme hefboom voor stedelijke ontwikkeling.

In tegenstelling tot wat mevrouw Vindevoghel insinueerde, heeft de stad Gent jaren geleden al te kennen gegeven geïnteresseerd te zijn in de aankoop van de site. Precies om die reden heb ik u enkele weken geleden hierover al ondervraagd. Toen hebt u mij verteld dat de NMBS geen enkele andere optie heeft dan die grond te koop aan te bieden via openbare marktconsultatie wegens het mededingingsrecht en het gelijkheidsbeginsel.

Dat heeft dus niets te maken, mevrouw Vindevoghel, met de intentie van de stad Gent, maar alles met de juridische context, die minister Gilkinet enkele weken geleden geschetst heeft.

Mijnheer de minister, de stad zou graag een gemengde ontwikkeling van de site van 13 hectare zien, met niet alleen economische functies als maakbedrijven en handel, maar ook met woningen. Zo zou in een door een studiebureau uitgewerkte visie 30 % van de site in aanmerking komen voor woningbouw en 40 % daarvan voor sociale woningen en budgethuurwoningen.

Dat is natuurlijk zeer belangrijk, zeker gelet op de enorme vraag naar betaalbare woningen, wat mevrouw Vindevoghel wel correct heeft geschetst.

Omdat de stad meent dat zij om die belangrijke maatschappelijke functie te realiseren, het best de regie in handen heeft, heeft zij nu te kennen gegeven geïnteresseerd te zijn in de rechtstreekse aankoop van dat gedeelte van de site, 40 % van 30 %, om sociale woningen en budgethuurwoningen te realiseren.

In het licht daarvan heeft men een brief aan u gericht met de vraag of dat mogelijk is. Mijn eerste vraag is dan ook hoe u staat tegenover de vraag van de stad om een gedeelte van de Arsenaalsite alsnog rechtstreeks te kunnen aankopen en vooral of dat nog mogelijk is, gelet op het feit dat de procedure van de openbare verkoop al aan de gang is en er tot 13 augustus een bod kan worden uitgebracht.

Daarnaast heeft de stad, bij monde van de burgemeester, te kennen gegeven dat, indien dat niet mogelijk is, men minister van Overheidsbedrijven De Sutter de toelating zal vragen om de onteigeningsprocedure op te starten. Wat dat betreft, verneem ik graag van u wat de te volgen procedure is voor een gedeeltelijke of volledige onteigening van de Arsenaalsite en of ook dat in theorie nog mogelijk is, gelet op het feit dat de verkoopprocedure al loopt.

Een derde aspect dat ik even wil aanraken, is het tijdelijke beheer en de tijdelijke invulling van de site, waarvoor ook een oproep heeft gelopen, die nu is afgesloten. Is er een concessionaris aangesteld voor het tijdelijk beheer van de site? Wie heeft de opdracht gekregen? Welke concessievergoeding staat daartegenover? Wat zou de tijdelijke invulling van de site allemaal inhouden? Wat was de samenstelling van de jury voor de keuze van een concessionaris?

24.03 Evita Willaert (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, om de vergadering niet zwaarder te maken en aangezien mijn vraag zeer gelijklopend is met de vraag van collega Vandenbroucke, verwijs ik naar mijn ingediende vraag. Ik hoop dat ik daarmee wat meer tijd krijg voor mijn repliek op het antwoord.

De voormalige centrale werkplaats van de NMBS in Gentbrugge, de Arsenaalsite, staat te koop. De stad heeft gesprekken gevoerd met de CEO van de NMBS met de vraag om als preferentiële partner te worden beschouwd bij de verkoop van de site. Daarbij kon vastgesteld worden dat de Raad van Bestuur van de NMBS daar niet wou in meegaan en over is gegaan tot een openbare verkoop. De procedure voor verkoop

loopt tot 13/8, daarbij wordt de site in haar totaliteit aangeboden. Het Gentse stadsbestuur wil nu het gedeelte dat bestemd is voor betaalbaar wonen (30% van de site) rechtstreeks aankopen van de NMBS, en heeft u daarover aangeschreven. Als dat niet kan, dan vraagt het stadsbestuur de onteigening van een deel van de site in functie van sociaal en betaalbaar wonen.

Vraag:

- Is het juridisch (nog) mogelijk om een deel van de site openbaar te verkopen en een deel door de stad Gent te laten aankopen, bijv. in functie van sociaal en/of betaalbaar wonen?*
- Indien mogelijk, is de minister die piste genegen?*
- Bij wie ligt daarvoor de beslissingsbevoegdheid?*
- Is zo'n onteigening mogelijk en welke procedure moet dan gevolgd worden?*

24.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Vandenbroucke, vanmorgen was ik in de zeer mooie stad Gent om er de interessante mobiliteitsprojecten te bekijken.

Mevrouw Vindevoghel, mijnheer Vandenbroucke, mevrouw Willaert, als gevolg van een beslissing van de raad van bestuur van de NMBS staat de Arsenaalsite in Gent te koop sinds eind maart. Biedingen kunnen worden uitgebracht tot 13 augustus. Ik had reeds de gelegenheid om daarop uitgebreid in te gaan tijdens de commissie voor Mobiliteit van 26 mei 2021.

Sinds het begin van dit dossier onderhouden de NMBS en de stad Gent een regelmatige dialoog, wat mij als minister van Mobiliteit bijzonder belangrijk leek. Dat is immers de manier waarop dergelijke dossiers tussen publieke ondernemingen en een stad moeten worden beheerd. De stad Gent en de NMBS hebben al verschillende maanden regelmatig contact over de ontwikkelingsplannen voor de toekomst van de Arsenaalsite, zowel voor een tijdelijke invulling van de site tot 2025 als voor de definitieve invulling. De stad Gent heeft in samenwerking met de NMBS een duidelijke visie voor die site geformuleerd, wat ik zeer positief vind. Bij de definitieve invulling kan er op die site een mix komen van wonen, werken en stedelijke functies met een klemtoon op duurzame, economische en sociale ontwikkeling.

Gisteren ontving ik inderdaad ook een brief van het Gentse college van burgemeester en schepenen, die eveneens gericht was aan de CEO en de voorzitter van de NMBS. Die officiële brief is uiteraard een nieuw element in dit dossier.

In de brief vraagt het college welke stappen in de verkoopprocedure kunnen worden genomen om tegemoet te komen aan drie verzoeken. Ten eerste vragen zij een voortzetting van het gezamenlijke traject dat de voorbije maanden gelopen is en om dus maximaal betrokken te worden bij de verdere stappen.

Ten tweede vragen zij om de mogelijkheid te onderzoeken om een gedeelte van de site rechtstreeks aan de stad Gent te verkopen. Het gaat hierbij om het onderdeel van het terrein dat in de conceptstudie geormerkt is voor sociaal wonen en betaalbaar wonen. Ze formuleren daarmee ook officieel het verzoek om een deel van de site te kunnen aankopen.

Ten derde verzoeken zij om toestemming om een deel van dit gebied te onteigenen, indien deze verkoop niet mogelijk zou zijn. Dit is een nieuw element dat verdient bestudeerd te worden, met name uit juridisch oogpunt.

Wat is er mogelijk, zowel aangezien de openbare verkoop reeds begonnen is, als rekening houdend met de regels rond de rechtstreekse verkoop van goederen die eigendom zijn van de NMBS?

Welke acties moeten er worden ondernomen om dit te bereiken? Ik heb aan mijn diensten gevraagd mij alle nuttige informatie hierover te bezorgen.

In elk geval verdient dit nieuwe element het ongetwijfeld dat de betrokken partijen, de NMBS en de stad Gent, opnieuw rond de tafel gaan zitten om hun respectieve intenties te verduidelijken.

Dit is wat ik hen zal voorstellen in antwoord op de brief die ik vandaag heb ontvangen.

Artikel 159 in kwestie bepaalt als principe dat de onroerende goederen die eigendom zijn van de NMBS niet het voorwerp kunnen uitmaken van een onteigening. Op dit principe wordt in het artikel echter ook een uitzondering geformuleerd. De Koning kan de onteigening van een onroerend goed toelaten in de mate dat het goed niet meer nuttig is of zou zijn voor de spoorwegexploitatie. Dergelijke toelating door de Koning

vereist echter een voorafgaand voorstel van de minister bevoegd voor de NMBS, evenals een voorafgaand advies van de raad van bestuur van de NMBS. Het advies van de raad van bestuur is niet bindend en dient te worden uitgebracht binnen de twee maanden nadat de raad daartoe een verzoek heeft ontvangen van de minister.

Met deze bepaling wordt gehoopt het risico uit te sluiten dat de NMBS zou worden onteigend van onroerende goederen die nuttig zijn voor de spoorwegexploitatie, terwijl ze moeilijk zonder grote uitgaven een geschikt vervangend onroerend goed zou kunnen vinden. In het kader van een onteigeningsprocedure dient de onteigenende overheid een vergoeding te betalen aan de eigenaar die overeenkomt met de waarde van het goed. De Arsenaalsite Gentbrugge is inderdaad op dit ogenblik niet langer nuttig voor de spoorwegexploitatie en valt dus onder de voorwaarden van artikel 159. Toch moeten er andere voorwaarden vervuld worden vooraleer er kan worden onteigend. Dat is terecht.

Een dergelijke procedure kan immers enkel wanneer de verwerving van het goed noodzakelijk is in het kader van het algemeen belang en er geen andere mogelijkheid van verwerving is. De beslissing tot onteigening moet bijgevolg gemotiveerd worden in het licht van doeleinden van algemeen belang. Door de zesde staatshervorming kregen de Gewesten de bevoegdheid voor onteigeningen. Naast de procedure en de voorwaarden voorzien in de wet van 1991 moet de betrokken publieke overheid, in dit geval dus het lokale bestuur van Gent, de procedure en de voorwaarden voorzien in het Vlaamse onteigeningsdecreet volgen.

De herbestemming van een groot terrein zoals de Arsenaalsite is een langetermijnproject dat diepgaand overleg vergt met de verschillende betrokkenen. Het is goed dat de NMBS en de stad Gent al lang intensief overleggen. Ik begrijp het volledig als de stad betaalbare huisvesting wil aanbieden voor de Gentenaars en het aanbod van sociale woningen wil vergroten. Gelet op de lopende verkoopprocedure zal ik de NMBS en de stad Gent dan ook verzoeken om de komende weken samen te onderzoeken welke oplossingen er mogelijk zijn.

Mevrouw Vindevoghel, ik kan vanzelfsprekend niet vooruitlopen op een procedure van onteigening die nog niet gestart of zelfs nog niet zeker is. Kortom, ik wil ervoor zorgen dat er voldoende rekening wordt gehouden met de belangen van de verschillende partijen.

Op een consensuele basis wordt de Arsenaalsite in de toekomst een prachtig plein voor Gent en de Gentenaars. In afwachting van de definitieve stedelijke ontwikkeling van de site stelde de NMBS vorige week, in nauwe samenwerking met de stad, de Gentse onderneming Revive aan om een ambitieuze tijdelijke invulling te geven aan deze site.

De keuze voor Revive als tijdelijke invuller is ingegeven door hun cocreatieve aanpak, de diversiteit aan spelers en thema's die ze op de site willen huisvesten en tot slot hun aandacht voor de omliggende buurt. Revive gaat voor cocreatie met een reeks partners waarbij de kruisbestuiving tussen de diverse thema's ook de definitieve invulling zal vormgeven. De NMBS deelde mij mee dat de stad eind augustus een infomoment voor de buurt organiseert waarop de buurt een toelichting krijgt over de plannen voor de tijdelijke invulling. De echte start van de tijdelijke invulling is voorzien voor januari volgend jaar.

24.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik ben blij dat het dossier beweegt en dat de zaken vooruitgaan. Het is goed dat u zich baseert op artikel 159.

Ik wil echter nog één punt opmerken. Wij zijn van mening dat het om verschillende redenen geen goed idee is dat u de site slechts gedeeltelijk onteigent. De site moet volledig onteigend worden, zodat die in alle aspecten kan worden ontwikkeld. Het plan Ruimte voor Gent voorziet zelfs in een nieuw treinstation in Gentbrugge. Welke privéspeler zal ooit zomaar een treinstation bouwen?

Bovendien is het absurd om alleen het gedeelte van de site voor betaalbaar wonen te onteigenen. In die woonzone moeten er, onzes inziens, voor honderd procent aan betaalbare woningen komen. Het gaat hier immers om een publieke site en niet om privédomain. Het is belangrijk om dat nog eens te accentueren.

Ik wil verwijzen naar een uitspraak van Filip Watteeuw, de Gentse schepen van Mobiliteit, die verklaarde dat hij in november 2020, vooraleer nog maar één haan ernaar kraaide, al samen zat met de NMBS. Toen kreeg men te horen dat een verkoop aan de stad Gent niet kon. Nu de kaarten blijkbaar anders liggen, knoopt men de gesprekken opnieuw aan.

Politiek is natuurlijk niet altijd aanvaardend hoe de kaarten zijn geschud. Indien in november 2020 nog geen haan kraaide naar het dossier, is dat omdat niemand wist waarover de gesprekken in de achterkamers handelden.

Ik rond af. Wij dienen een motie in, omdat wij een volledige onteigening willen, zodat het publieke domein in zijn geheel kan worden bekeken samen met de omwonenden, die dromen van een betere leefomgeving en goede betaalbare woningen. Ik juich die inspraak toe.

24.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik wil u bedanken voor uw constructieve en open benadering van de vraag van het stadsbestuur van Gent om toch een gedeelte van de site te verwerven. U hebt nog niet kunnen antwoorden op de vraag of een rechtstreekse verwerving via een aankoop of via een onteigening nog mogelijk is, gelet op de lopende verkoopprocedure, want dat maakt het onderwerp uit van een juridisch onderzoek.

Ik hoop uiteraard, als lid van de meerderheid van het stadsbestuur, hartstochtelijk dat dat wel zal kunnen, want het is heel belangrijk dat de stad de regie heeft over dat gedeelte van de site die door een woonfunctie moet worden ingevuld en meer bepaald door betaalbaar wonen.

U hebt terecht opgemerkt dat er al een duidelijke visie over de site bestaat, die werd uitgewerkt door de stad en de NMBS, in tegenstelling wat sommigen beweren. Daarin heeft men het over een mix van functies van wonen, werken en duurzame economie. Gelet op die mix van functies rijst de vraag in welke mate het nodig is dat de hele site in het bezit van de stad komt.

Ik kijk heel erg uit naar het resultaat van het juridisch onderzoek op basis van de vraag van de stad Gent.

24.07 Evita Willaert (Ecolo-Groen): Ook ik wil de minister hartelijk bedanken voor zijn antwoord en zijn constructieve houding in het dossier. De stad Gent heeft het dossier van in het begin bij de hand genomen. Ik denk dat de minister heel snel gehandeld heeft. Hij heeft gisteren de brief gekregen. De diensten is al gevraagd naar de juridische mogelijkheden, waardoor de stad het belangrijke deel dat naar betaalbaar wonen moet gaan, kan verwerven. De minister heeft ook voorgesteld om de komende weken rond de tafel te blijven, wat wij ongelooflijk belangrijk vinden. We kijken uit naar het resultaat van het juridisch onderzoek en wachten dat af vooraleer verdere stappen te zetten.

Mijn fractie is er wel altijd duidelijk voorstander van geweest om ofwel de gehele site te verwerven, ofwel een deel van de site, zoals collega Vandenbroucke al correct zei. De visie op de site is heel mooi. Een deel is bestemd voor kmo's, een deel voor ontmoeten en een deel voor wonen, wat prachtige stadsontwikkeling kan opleveren. De stad beschikt over heel wat elementen om de stadsvisie op die site ook waar te maken. Het is wel heel belangrijk dat de stad zelf de regie in handen kan houden voor het gedeelte dat naar betaalbaar wonen gaat. Ik ben heel blij dat wij, door met elkaar te blijven praten, nu die stap kunnen zetten. Ik kijk dan ook vol verwachtingen naar het vervolg uit. Ik dank de minister voor de openheid die hij toont.

24.08 Tomas Roggeman (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik vraag het woord overeenkomstig artikel 132 van het Reglement, dat inhoudt dat ook andere partijen kunnen repliceren in het kader van een interpellatie.

De **voorzitter**: Doet u maar.

24.09 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik vind het een heel interessant debat. De Gentse politiek is mij als dusdanig vreemd, maar verscheidene collega's zijn daar wel actief. Wat ik als buitenstaander bijzonder straf vind, is dat de stad Gent gronden van de NMBS wil verwerven, maar daar niet voor wil betalen. Dat vind ik frappant. De stad wil niet meedoen aan de biedingsprocedure. De NMBS vraagt volgens de stad te veel geld en daarom wil zij andere wegen bewandelen, met name de onteigening. Ik vind dat frappant.

Ik herinner u eraan dat de stad Gent van alle Vlaamse steden en gemeenten per hoofd van de bevolking het best gefinancierd is door het Vlaamse Gemeentefonds. Ik neem ook akte van het feit dat verschillende partijen hier vertegenwoordigd, inclusief partijen van de meerderheid, een federaal overheidsbedrijf financieel willen uitkleden ten bate van de individuele belangen van een stad. Ik breng u het gelijkheidsbeginsel in herinnering volgens hetwelk, als het scenario van een onteigening doorgaat, elke stad

en gemeente in het land recht in haar schoenen zal staan wanneer zij een soortgelijke vraag richt tot de NMBS en bij uitbreiding de regering met het oog op de onteigening van gronden.

Ik vind dat zeer interessant, want het schept perspectieven voor brownfields en voor de terreinen die gemeenten dienen te verwerven in het kader van fietssnelwegen en misschien van stationsparkings. Ik ken heel wat steden die op die manier zeer graag de terreinen van stationsparkings zouden verwerven. Dat is zeer interessant. Als schepen vind ik dit een zeer nuttige bespreking en ik zal misschien ook mijn lokaal verlanglijstje opmaken van alle gronden en terreinen die de stad Dendermonde op deze manier kan verwerven. Het is een precedent dat juridische waarde heeft en daar ga ik graag mee verder.

Het grote perspectief dat dit geeft voor steden en gemeenten creëert echter, dat moeten wij wel erkennen, een grote onzekerheid voor de NMBS. Hier zit natuurlijk een risico van groot waardeverlies in, verlies van vermogen van de NMBS, en een risico van een financiële kaalslag, zeker gelet op het feit dat de NMBS vandaag een negatief eigen vermogen heeft, dat gecompenseerd wordt door de waarde van het vastgoed. Dat men dan riskeert zoveel instabiliteit te creëren, lijkt mij niet de meest verstandige zet.

Tot daar mijn bedenkingen, mevrouw de voorzitter. Ik vond dit een zeer interessant debat.

Moties

Motions

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Maria Vindevoghel en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Maria Vindevoghel

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

- overwegende dat het overheidsbedrijf NMBS eigenaar is van de bijna 13 ha grote Arsenaalsite te Gent;
 - overwegende dat de NMBS wil overgaan tot de verkoop van de Arsenaalsite te Gent;
 - overwegende dat de NMBS de Arsenaalsite omschrijft als het Tour & Taxis van Gent verwijzend naar het grote potentieel van de site;
 - overwegende het gebrek aan betaalbare woningen in Gent;
 - overwegende dat meer dan 11.000 mensen op een wachtlijst voor een sociale woning staan in Gent;
 - overwegende de interesse van de Stad Gent om de Arsenaalsite zelf te ontwikkelen als sociaal, groen en dynamisch toekomstproject;
 - overwegende dat de Arsenaalsite is geschat op 25 miljoen euro;
 - overwegende dat overheden elkaar onderling kunnen onteigenen;
- vraagt aan de regering
- om gebruik te maken van artikel 159 uit de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;
 - om de procedure tot onteigening van de Arsenaalsite door de Stad Gent op te starten."

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Maria Vindevoghel et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de Mme Maria Vindevoghel

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

- considérant que l'entreprise publique SNCB est propriétaire du vaste site de près de 13 ha de l'Arsenaal à Gand;
 - considérant que la SNCB souhaite procéder à la vente du site de l'Arsenaal à Gand;
 - considérant que la SNCB décrit l'Arsenaal comme le Tour & Taxis de Gand eu égard au potentiel important que présente le site;
 - considérant la pénurie d'habitations à prix abordable à Gand;
 - considérant que la liste d'attente en vue d'obtenir un logement social à Gand comprend plus de 11 000 personnes;
 - considérant que la ville de Gand est intéressée par le développement pour le site de l'Arsenaal d'un projet d'avenir social, vert et dynamique;
 - considérant que le site de l'Arsenaal est estimé à 25 millions d'euros;
 - considérant que les autorités peuvent s'exproprier entre elles;
- demande au gouvernement

- de recourir à l'article 159 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;
- de lancer la procédure d'expropriation par la ville de Gand du site de l'Arsenaal."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.
Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

25 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De medewerking van de NMBS aan Mobipunten" (55019078C)

25 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coopération de la SNCB aux Points Mob" (55019078C)

25.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijk ingediende vraag.

Mobipunten spelen een belangrijke rol in de weg naar meer mensen op het openbaar vervoer krijgen. Naast de gewestelijke vervoersmaatschappijen en de gewestelijke regeringen is ook de medewerking van de NMBS een belangrijke factor in de werking van deze Mobipunten.

De NMBS zou dit echter niet zonder compensatie doen en vraagt hiervoor een financiële tegemoetkoming vanuit onder andere de vervoersregio's. Dit is problematisch, aangezien het ook in het voordeel is van de NMBS om op die manier de reiziger nog beter ten dienste staan.

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

1) Bevestigt u dat de NMBS weigert mee te werken aan deze Mobipunten zonder financiële compensatie? Hoe verklaart u dit? Hoeveel rekent de NMBS aan om mee te werken aan de Mobipunten?

2) Ziet de NMBS geen meerwaarde in samenwerking met het regionale vervoersbeleid? Beschouwt de NMBS deze Mobipunten enkel als een commercieel initiatief?

3) Wat is uw visie op de samenwerking tussen de NMBS en de Vlaamse Regering inzake Mobipunten? Beschouwt u deze Mobipunten zelf enkel als een commercieel initiatief? Zal u de NMBS aansporen om actiever en zonder directe financiële compensatie mee te werken aan de oprichting, het beheer en de promotie van Mobipunten?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

25.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, ik ben ervan overtuigd dat de vooruitgang van het openbaarvervoersaanbod een voortdurende verbetering van de coördinatie tussen de NMBS en de gewestelijke vervoersmaatschappijen vereist. We moeten er dan ook naar streven om de complementariteit tussen de trein en het gewestelijke openbaar vervoer sterk te bevorderen.

De NMBS is vanzelfsprekend goed op de hoogte van de evolutie van het gewestelijke aanbod aan openbaar vervoer. De NMBS is adviserend lid van de 15 Vlaamse vervoerregio's. Daar volgt ze het proces rond de totstandkoming van de openbaarvervoersplannen en de regionale mobiliteitsplannen mee op. Dat doet ze samen met de Vlaamse administratie en de verschillende partners in de vervoerregio's. De NMBS werkt graag mee aan alle initiatieven die bijdragen aan een verdere uitbouw van de stations tot knooppunten van openbaar vervoer.

De NMBS en de vervoerregio's werken momenteel intensief samen op 2 belangrijke thema's. De mobiliteitsexperts bespreken onderzoekspistes in het kader van het regionaal mobiliteitsplan, en daarnaast werken de experts inzake stationsomgevingen aan de implementatie van Hoppinpunten bij de stations. Het gaat in beide gevallen over frequente, arbeidsintensieve meetings in alle Vlaamse vervoerregio's. Dat gebeurt samen met de ploeg van het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en het studieconsortium dat de betrokken vervoerregio's begeleidt.

De NMBS deelt me mee dat aan de vervoerregio's geen enkele financiële compensatie voor dit werk wordt gevraagd. Ook deelt de NMBS me mee dat in het kader van de Hoppinpunten aan de stationsomgevingen oplossingen werden gezocht voor de implementatie van de deelsystemen voor het vervoer op maat. Dat gebeurt in samenwerking met het departement MOW. Die gesprekken verlopen in een constructieve sfeer.

De NMBS staat ervoor open dat openbare besturen, Gewesten, provincies, gemeenten, *back-to-one-deelfietsen* installeren in de NMBS-stations. Deze deelfietsen kunnen worden beschouwd als openbaar

vervoer en hebben dus geen commercieel karakter. Ze helpen om de *last mile* te realiseren. Uiteraard moeten de bestaande contracten met Blue-bike gerespecteerd worden, maar, waar mogelijk, worden deze deelfietsen toegelaten aan dezelfde voorwaarden als Blue-bike.

25.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben blij dat de minister aangeeft dat de NMBS geen financiële compensatie vraagt voor de medewerking aan dit project. Dat moet dan blijkbaar op een misverstand berusten, want enkele vervoersregio's gaven dat toch aan. Dit misverstand is dan uit de wereld geholpen en ik ben blij dat de NMBS kosteloos verder haar medewerking verleent.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de Marco Van Hees à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mort à petit feu de la ligne SNCB n° 108 (La Louvière-Binche)" (55019087C)

26 Vraag van Marco Van Hees aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stille afbraak van de NMBS-lijn nr. 108 (La Louvière-Binche)" (55019087C)

26.01 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Madame la présidente, monsieur le ministre, je veux vous parler des trains qui font le trajet entre Bruxelles et Binche en passant par La Louvière. Il s'agit d'un parcours que je connais bien puisque je prends le train à Leval pour me rendre à Bruxelles.

En venant de Bruxelles, la fin du trajet, une fois passé La Louvière-Sud, correspond à la ligne SNCB n° 108, créée en 1857. Pendant plus d'un siècle, cette ligne allait jusqu'à Erquennes et comptait une dizaine de gares. Il reste aujourd'hui sur cette ligne un arrêt – celui de Leval – et une gare condamnée en tant que telle – la gare de Binche.

Cette ligne 108 a subi de multiples élagages au fil du temps. Elle a été ramenée de deux à une voie en 2002. Depuis décembre 2014, les deux derniers trains de la journée ne desservent plus Leval et Binche. La fréquence des trains entre La Louvière et Bruxelles est de deux trains par heure, avec changement à Braine-le-Comte pour un des deux, mais seulement d'un train par heure entre Binche et Bruxelles. Et, aujourd'hui, la fermeture de la gare de Binche, en tout cas de ses guichets, est programmée pour la fin de cette année.

L'argument pour détricoter pas à pas les petites lignes est toujours le même: il y aurait trop peu de passagers. Mais, comme vous le savez, monsieur le ministre, c'est un cercle vicieux. Chaque fois qu'on élague, on décourage d'autant plus les voyageurs de prendre le train sur cette ligne. Et on finit, un jour, par fermer complètement celle-ci.

C'est ce que je ne voudrais pas qu'il arrive à la ligne 108.

Monsieur le ministre, la circulation des trains sur voie unique, outre le fait de perturber régulièrement le trafic, n'entraîne-t-elle pas une hausse du risque d'accident?

Ne trouvez-vous pas qu'il faudrait permettre que les deux derniers trains du jour, venant de Bruxelles, puissent aller jusqu'à Binche au lieu de s'arrêter à La Louvière-Sud?

Ne trouvez-vous pas qu'il faudrait revenir sur la décision de fermer les guichets de la gare de Binche?

26.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Van Hees, en ce qui concerne la ligne 108 La Louvière-Binche, la circulation des trains sur voie unique n'entraîne pas une hausse du risque d'accident. En effet, d'un point de vue technique, la pose d'aiguillages, grâce à ses mécanismes d'encastrement, empêche deux trains de se croiser dans des directions opposées.

Les gares de Binche et Leval étaient desservies jusqu'à 23 h 56 avant décembre 2014, mais les deux derniers trains de la journée affichaient des fréquentations particulièrement faibles. La SNCB y comptait en moyenne une dizaine de voyageurs par train. C'est la raison pour laquelle l'offre a été revue à la baisse avec la mise en place du plan de transport 2014-2017.

À l'inverse, le week-end, pour les clients qui ont des activités de loisir, la SNCB assure des activités plus tardives, à savoir une arrivée à Binche à 22 h 48 (départ de Bruxelles-Midi à 21 h 30) ainsi qu'à 23 h 48 (départ à 22 h 30).

Néanmoins, vous savez, monsieur Van Hees, que mon ambition pour le rail belge est grande, et je veux augmenter l'offre de transport en train, mais également offrir une plus grande amplitude, à savoir des trains plus tôt le matin et plus tard le soir. Dans le contexte d'un contrat de gestion qui date de 2008, et qui est, en la matière, assez peu ambitieux, les amplitudes offertes aujourd'hui sont d'ailleurs bien plus larges que ce que prévoit le contrat de gestion actuel de la SNCB. Mon équipe travaille chaque jour avec les équipes de la SNCB pour rédiger ce futur contrat de service public.

La question des amplitudes horaires fait bien partie des discussions avec la SNCB. C'est un des éléments de l'attractivité du rail et un des moyens d'en faire la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique.

26.03 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Pour ce qui est du risque d'accidents, je fais confiance à vos explications techniques. Je sais qu'en Italie, un accident s'est produit à cause d'une voie unique. J'espère que cela n'arrivera pas en Belgique.

Concernant les deux derniers trains de la journée et la question des guichets de la gare de Binche à laquelle vous n'avez pas répondu, j'espère que, dans le contrat de gestion que vous négociez, vous augmenterez l'offre. Je prends note de votre ambition qui, je l'espère, s'appliquera à ligne 108 qui nous concerne et que les deux derniers trains du jour iront bien à l'avenir jusqu'à Binche et ne s'arrêteront plus à La Louvière-Sud.

L'explication que vous avez donnée sur la suppression de ces trains, à savoir la trop faible fréquentation, va malheureusement dans le sens de la logique qui fait qu'on ferme les petites lignes les unes après les autres, progressivement. J'espère que vous ne vous inscrivez pas dans cette logique, monsieur le ministre. J'attends donc un geste de votre part dans le prochain contrat pour que cette ligne soit remise en valeur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55019117C van mevrouw Buyst wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

27 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La stratégie vélo de la SNCB" (55019133C)

27 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsstrategie van de NMBS" (55019133C)

27.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *La SNCB a récemment annoncé plusieurs mesures positives dans sa nouvelle stratégie vélo quant à la multimodalité. Ont été annoncées notamment: une augmentation de capacité du stationnement vélo et des places vélo dans les trains vers les destinations touristiques, une meilleure information pour le voyageur avec une application spéciale vélo, une signalétique claire, ... Nous nous félicitons de ces nouvelles ambitions adoptées par la SNCB, qui promet une stratégie évolutive dans le temps. Il est absolument nécessaire de renforcer la multimodalité afin d'opérer le shift modal de la voiture vers les transports non polluants. La SNCB a ainsi annoncé qu'elle "continuera à adapter sa stratégie vélos dans les années à venir pour répondre aux attentes de ses clients, en concertation avec les associations cyclistes".*

- Un tarif vélo proportionnel à la distance effectuée en train va-t-il être envisagé?

- La SNCB a annoncé fournir plus d'informations quant aux parkings sécurisés dans les gares, une augmentation du nombre de parkings sécurisés est-elle prévue dans la stratégie vélo? Le choix des gares disposant d'un parking sécurisé sera-t-il fait en concertation avec les associations de terrain?

- Qu'est-il prévu dans la stratégie vélo de la SNCB pour améliorer l'accessibilité des quais aux vélos (mise à part les nouvelles voitures M7)?

27.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Parent, aujourd'hui, un navetteur sur cinq laisse son vélo dans le parking vélos d'une gare. D'autres voyageurs emportent gratuitement leur vélo pliable et trouvent facilement une place pour le ranger dans le train. La SNCB investit dans l'augmentation du nombre de parkings vélos dans ses gares. Le nombre de places disponibles augmentera au cours des prochaines

années pour atteindre au moins 150 000 emplacements pour 108 000 aujourd'hui.

J'ai demandé à la SNCB de travailler sur la stratégie train + vélo qui a récemment été présentée publiquement. Je suis optimiste quant au fait que la SNCB travaille désormais à une telle stratégie ambitieuse et cohérente. C'est un premier pas et j'encouragerai la SNCB à développer davantage cette stratégie à l'avenir sur base de l'évaluation que nous pourrons faire de cette première étape.

Un tarif vélo proportionné à la distance n'est pas envisagé pour cette année. Toutefois, la stratégie train + vélo prévoit une évaluation du produit "supplément vélo" vis-à-vis à la fois des retours des clients mais aussi de son articulation globale. C'est un aspect qui doit être fixé dans le cadre du futur contrat de service public de la SNCB. J'espère que des progrès pourront être enregistrés à ce sujet.

S'agissant du parking sécurisé dans la gare, la SNCB entend augmenter de manière significative le nombre de places vélo équipées d'un contrôle d'accès en collaboration avec les autorités locales et en fonction des travaux réalisés dans les gares et de leur potentiel. Je vous rejoins sur le fait que l'information en la matière pourrait être améliorée.

L'accessibilité des quais pour les voyageurs avec vélo est prise en compte dans la stratégie vélo et s'intègre dans la stratégie d'accessibilité autonome pour tous les voyageurs: ascenseurs suffisamment grands, rampes, quais à hauteur des trains, etc. C'est le cas pour tous les nouveaux projets de gares et les projets de rénovation. À moyen terme, il est prévu d'équiper les escaliers existants de goulottes pour vélos là où elles ne sont pas encore présentes.

Pour moi, le train + vélo est une combinaison idéale et j'espère pouvoir continuer à la renforcer et à la faciliter via différentes mesures.

27.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos différentes réponses. Effectivement, la stratégie vélo, comme vous l'avez rappelé, constitue un premier pas. On va encourager chaque pas qui sera fait par la SNCB pour renforcer l'attractivité du vélo et la multimodalité. Nous avons d'ailleurs salué les premières mesures. Nous encourageons la SNCB à poursuivre ses efforts.

Je pense que la question de la tarification a déjà été abordée dans cette commission et nous avons vu que la tarification forfaitaire pouvait être gênante et à quel point elle pouvait aussi être dissuasive. Des évolutions sont attendues par les cyclistes. Dans cette optique, sachant que la SNCB va renforcer l'offre et la renforce déjà à destination des cyclistes, cette réflexion sur la tarification peut accompagner cette évolution de l'offre dans les trains.

En ce qui concerne les goulottes et l'accessibilité des quais, j'entends votre propos et je salue les efforts faits. Mais je me réjouis aussi des précisions apportées sur les goulottes. Comme dans d'autres débats sur l'accessibilité des quais, on hérite aussi du passé. On ne saura pas rendre tous les quais 100 % accessibles d'ici 2024-2025. Dès lors, il faut des solutions intermédiaires, dont l'équipement par des goulottes; je sais que des projets pilotes sont en cours, notamment à Bruxelles-Chapelle. Ils sont suivis de près par les associations de cyclistes. J'espère que cela pourra se développer.

Le stationnement sécurisé est une thématique dont nous l'aurons l'occasion de rediscuter au cours des prochains mois.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55019159C, 55019204C, 55019334C, 55019617C en 55019674C van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 55019158C van de heer Van den Bergh zal worden beantwoord door de staatssecretaris mevrouw De Bleeker, omdat die onder consumentenbescherming valt. Vraag nr. 55019674C van de heer Van den Bergh vervalt.

28 **Samengevoegde vragen van**

- **Jef Van den Bergh** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De impact van COVID-19 op de uitbreiding van het vervoersplan" (55019156C)
- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De financiële compensatie van de COVID-19-pandemie voor de NMBS" (55019329C)

28 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du Covid-19 sur l'extension du plan de transport" (55019156C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation financière accordée à la SNCB en raison de la pandémie de Covid-19" (55019329C)

28.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

De NMBS biedt sinds december 2020 een uitgebreid treinaanbod aan. De uitbreiding was een eerste van drie stappen. Ook in december 2021 en december 2022 zal het aanbod verder uitgebreid worden (cf. het vervoersplan 2020–2023).

Bij de uitwerking van die plannen werd rekening gehouden met het (groeïend) aantal reizigers, met een aantal assumpties m.b.t. het potentieel van het extra aanbod, en met de extra inkomsten die dat alles met zich mee zou brengen. Maar alle voorspellingen m.b.t. reizigersgroei en reizigersinkomsten uit het jaar 2019 zijn vandaag compleet irrelevant geworden. Integendeel, tijdens de corona-pandemie halveerde het aantal reizigers zowat, en de inkomsten van de NMBS hebben daardoor serieuze klappen gekregen.

In maart uitte ik mijn bezorgdheid hierover bij de minister. Diens antwoord was dat de NMBS ter compensatie kon rekenen op extra financiering. Ondanks de compensaties van de overheid bleken de minderinkomsten aanzienlijk, wat vragen opwerpt over de uitbreiding van het vervoersplan.

Ik zou graag volgende vragen hierover stellen:

1. *Hoe evolueerde het aantal reizigers, en dus ook de inkomsten, sinds februari van dit jaar? Is er dankzij versoepelingen en vaccinaties een merkbare, en nodige, stijging van de reizigers en inkomsten?*
2. *Wat zijn de huidige verwachtingen rond de financiële impact van corona op de begroting van de NMBS? Worden er bijkomende tegemoetkomingen voorzien vanuit de overheid om de verliezen te compenseren?*
3. *Wat zijn de gevolgen daarvan op de geplande uitbreiding van het aanbod in december 2021 en december 2022?*

Alvast bedankt voor uw antwoord.

28.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs eveneens naar mijn ingediende vraag.

Op de ministerraad van 24 juni 2021 werd een financiële compensatie aan de NMBS goedgekeurd om de impact van de Covid-19 pandemie tijdens de tweede en derde trimester van 2021 te compenseren. Het betreft een bedrag van 150 miljoen euro. 98 miljoen daarvan zou overgemaakt worden ten laatste drie maanden na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit, de overige 52 miljoen euro zou uiterlijk op 30 november 2021 volgen.

1. *Welk is de exacte financiële impact van de Covid-19 pandemie op de resultaten van de NMBS tijdens de eerste en tweede trimester van 2021?*
2. *Zal de toegekende financiële steun de NMBS in staat stellen om zijn openbare dienststopdracht normaal te kunnen vervullen?*
3. *Welk was de bezettingsgraad van de treinen bij de NMBS tijdens de eerste en tweede trimester van 2021? Hoe liggen die cijfers in vergelijking met de bezettingsgraad van dezelfde perioden in 2019?*
4. *Welke prognose heeft men inzake bezettingscijfers van de treinen voor de derde trimester van 2021?*
5. *Wanneer verwacht men bij de NMBS terug de normale bezettingsgraad (pre corona) te bereiken?*

28.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, mijnheer Troosters, de NMBS deelt mij mee dat de bezettingsgraad van de treinen in de week van 21 tot 26 juni 57 % bedroeg ten opzichte van niet-coronatijden.

Sinds midden mei van dit jaar stelt de NMBS een positieve evolutie van haar verkoop vast. De sterke daling van de verkoop met meer dan de helft vorig jaar is dan ook licht afgevlakt tot een daling in de verkoop tussen de 35 % en 40 %. Waarschijnlijk hebben de versoepelingen van de maatregelen en het warm weer een gunstig effect gehad.

De financiële impact van de coronacrisis op de rekeningen van de NMBS dit jaar is min 478 miljoen euro

EBITDA, minder dan de EBITDA van 85 miljoen euro, gerealiseerd in 2019.

Voor de berekening van de compensatie door de Staat dit jaar werd dezelfde formule toegepast als vorige keer. Op basis daarvan en tot op heden wordt de compensatie van de Staat voor dit jaar geraamd op 315 miljoen euro voor 2021, waarvan er tot op heden al 124 miljoen euro werd betaald.

In 2020 bedroeg deze compensatie 288 miljoen euro. Het is zinvol om te preciseren dat de compensatie die door de Staat wordt vooropgesteld de verliezen dekt die gelieerd zijn aan de opdrachten van openbare dienst van de NMBS. De coronaverliezen die voortvloeien uit de commerciële activiteiten van de NMBS worden niet gecompenseerd.

Het gaat de goede kant uit nu de gezondheidssituatie verbetert. Het zou echter aanmatigend zijn om een precies tijdschema vast te leggen voor het einde van de crisis en de terugkeer naar een normale situatie. We weten immers dat de situatie nog steeds delicaat is, ook al wijzen alle indicatoren erop dat wij ons in de goede richting bewegen.

Het huidige vervoersplan werd in april vorig jaar gevalideerd door de toenmalige federale regering, in juni vorig jaar door de raad van bestuur van de NMBS en in juni van dit jaar opnieuw door de raad van bestuur. Dat is een beslissing die ik uitdrukkelijk steun. Zo benadrukken we immers dat de NMBS een belangrijke schakel blijft op het gebied van mobiliteit.

Ik wil ook graag onderstrepen dat de NMBS zich tijdens de gezondheidscrisis ten volle van haar taak als ruggengraat van de mobiliteit heeft gekweten. Het huidige vervoersplan wordt in verschillende fases uitgevoerd. Zoals u weet, is de eerste fase in december 2020 voltooid. Om het oorspronkelijke uitvoeringsschema te kunnen aanhouden is door de raad van bestuur van de NMBS financiering gevraagd voor de volgende fase van de uitbreidingen, die gepland is voor volgend jaar en het jaar daarop.

Ik heb me geëngageerd om de noodzakelijke stappen te ondernemen die de NMBS in staat moeten stellen de bijkomende exploitatiekosten te dekken die voortvloeien uit de aangekondigde uitbreiding van het aanbod in het kader van vervoersplan. Laten we niet uit het oog verliezen dat de NMBS er reeds is in geslaagd de totale kostprijs van het vervoersplan op jaarbasis te beperken dankzij de interne productiviteit en optimaliseringsmaatregelen die door haar directie werden genomen. Ik zou dan ook in geen geval de reizigers die reikhalzend uitkijken naar de uitbreiding van het treinaanbod willen teleurstellen, in het bijzonder op een moment dat we het vertrouwen in de trein willen herstellen.

28.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

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

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

*De behandeling van de vragen en interpellatie eindigt om 17.50 uur.
Le développement des questions et de l'interpellation se termine à 17 h 50.*