

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

du

MARDI 13 JUILLET 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 13 JULI 2021

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.
La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 et présidée par Mme Kim Buyst.

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

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

01 **Samengevoegde vragen van**

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Eenvoudiger reizen met de trein tussen Nederland en België" (55019164C)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Vlottere treinreizen tussen België en Nederland" (55019663C)

01 **Questions jointes de**

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trajets ferroviaires transfrontaliers plus simples entre les Pays-Bas et la Belgique" (55019164C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voyages en train facilités entre la Belgique et les Pays-Bas" (55019663C)

01.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): *Mijnheer de voorzitter, De Nederlandse spoorvervoerder NS International wil stappen zetten richting meer harmonisatie van tarieven en voorwaarden met de NMBS. Daarvoor vroeg ze het advies van de Nederlandse consumentenorganisaties over korte treinreizen via de grensovergangen bij Roosendaal en Visé.*

Een eerste vraag van de consumentenorganisaties was om de verkapte grenstoeslag (tot €2,50 per rit) te schrappen. Zo kost een rit van niet meer dan 7 minuten tussen Essen en Roosendaal €4,90, terwijl een gelijkaardige rit binnen België slechts de helft kost.

Een bijkomende suggestie was om de Nederlandse "OV-chipkaart" geldig te laten zijn op Belgische grondgebied, tot in Antwerpen of tot in Luik. Blijkbaar is dit al mogelijk voor de Duitse grens, met name voor de stations in Herzogenrath en Aken. Daarnaast vragen dat ze dat de Belgische steden ook in Nederlandse abonnementen inbegrepen zouden kunnen zijn, en omgekeerd de Nederlandse bestemmingen Roosendaal, Breda en Maastricht in de Belgische abonnementen.

Ook suggereren de Nederlandse reizigers een harmonisatie van kortingstarieven tussen NS en NMBS, zoals bij jongeren- en ouderenkortingen. Zo bedraagt de jongerenkorting in Nederland 20% en in België 30%.

Tot slot zouden in Belgische ticketautomaten andere Nederlandse bestemmingen dan Roosendaal en Maastricht moeten worden toegevoegd, zodat reizigers niet afhankelijk zijn van e-tickets of op de grens langs de ticketautomaat moeten.

Ik heb de volgende vragen aan de minister:

•Is het mogelijk de keuze aan Nederlandse stations bij Belgische ticketautomaten uit te breiden? Hoe snel zou de NMBS dit kunnen realiseren?

- Wat vind de minister van de vraag om grenstoelagen af te schaffen?
- Hoe staat de minister tegenover een betere en verregaandere afstemming tussen de NMBS en de Nederlandse spoorwegen? Is de NMBS hiertoe bereid?
- Acht de minister het een meerwaarde om tarieven te harmoniseren en kortingformules over de grenzen heen gelijk te trekken?
- Welke andere mogelijkheden ziet de minister om het treinverkeer over de Nederlands-Belgische grens te stimuleren?

01.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Vrij verkeer van personen. Sinds het verdrag van Maastricht is het een van de grote begrippen die de Europese Unie vormen. De grenzen vervagen. We weten dat dat voor de trein vaak nog niet helemaal het geval is. Treinverkeer is vooral gericht op binnenlands verkeer. Al maakten we sinds kort wel de breuk met dat verleden van het opheffen van grensoverschrijdende verbindingen. Gent-Terneuzen en Hamont-Weert zijn twee beloftevolle verbindingen die we terug in dienst kunnen stellen.

Maar het gaat niet enkel over infrastructuur. Ook ons ticketing-systeem is gericht op dat binnenlands treinverkeer. De Nederlandse reizigersorganisatie Rover en consumentenorganisatie Locov namen samen het treinreizen tussen België en Nederland onder de loep. Zo merkten ze op dat bepaalde tickets alleen te koop in Nederlandse of juist in Belgische kaartautomaten, kortingen verschillen aan beide zijden van de grens en de 'grenstoelag' maakt het reizen extra duur, stelt de Nederlandse reizigersorganisatie Rover.

Volgens de reizigersorganisatie en de consumentenorganisatie Locov is er sprake van een verkapt grenstoelag. De korte treinverbinding tussen Essen en Roosendaal kost bijvoorbeeld €4,90, wat merkbaar meer is dan een gelijkaardige afstand in België.

Ook de kortingstarieven tussen NS en NMBS verschillen enorm. Een jongere die een ticket in België koopt, krijgt 30% korting, in Nederland krijgt dezelfde jongere voor dezelfde rit maar 20% korting.

Aan Belgische ticketautomaten kan je bovendien enkel tickets kopen voor enkele grote stations in Nederland. Ook dat stimuleert niet echt om de trein te kiezen om naar Nederland te reizen. Je moet al naar een loket. Of naar de website van NMBS Internationaal.

Over de Duitse grens met Nederland kan men de Nederlandse OV-chipkaart gebruiken. Bij ons is dit nog niet mogelijk. De reizigersorganisaties stellen voor om het bijvoorbeeld tot in Antwerpen en Luik mogelijk te maken met de OV-chipkaart te reizen.

Mijn vragen:

Welke initiatieven wil u nemen om grensoverschrijdend treinverkeer aan te moedigen?

Heeft u deze voorstellen reeds besproken met NMBS? Zo ja, hoe staan zij hier tegenover?

Zal u hierover het gesprek aan gaan met uw Nederlandse ambtgenoot?

Bij voorbaat dank voor uw antwoorden,

01.03 Minister Georges Gilkinet: Collega's, mijn excuses omdat ik te laat ben. Voor het reces moeten veel dingen afgewerkt worden.

Mijnheer Van den Bergh en mevrouw Buyst, de NMBS deelt mij mee dat ze volop bezig is om het internationale aanbod in de huidige automaten uit te breiden. Sinds 1 juni werd het aanbod in de automaten van Antwerpen en de Noorderkempen naar Nederland gevoelig uitgebreid. Tegelijkertijd lopen er projecten voor de vernieuwing van de NMBS-automaten die veel meer flexibiliteit zullen bieden met betrekking tot het buitenlandse aanbod.

De NMBS en de NS bepalen elk de prijs van het vervoersbewijs op hun territorium. De totale prijs is de som van beide componenten bij grensoverschrijdend verkeer. De NMBS hanteert hier exact dezelfde tarieven als in het binnenland. Er wordt momenteel geen extra toeslag aangerekend.

De NMBS en de NS zijn vandaag al in grote mate partners en de betrokken ploegen van beide maatschappijen overleggen voortdurend. De NMBS is vanzelfsprekend bereid om deze samenwerking verder te zetten en nog te verbeteren waar dat nodig en mogelijk is.

De NMBS streeft altijd naar een geharmoniseerd aanbod met de NS. De betrokken ploegen overleggen

voortdurend om het aanbod te harmoniseren.

De NMBS en de NS bereiden momenteel het voortzetten van de bestaande relatie tussen Brussel en Amsterdam voor met het oog op de intensivering ervan. Daarnaast werden twee maanden geleden de specificaties van de toekomstige opdracht van openbare dienstverlening op de website van de FOD Mobiliteit gepubliceerd, met inbegrip van de bestaande verbindingen met Roosendaal en Maastricht, maar ook van de verbinding met Breda. De NMBS bespreekt het project 'Drielandentreinen' met haar Nederlandse tegenhanger. Daarnaast onderzoekt de NMBS momenteel de mogelijkheid om aan sensibilisering te doen om het aanbod van korte grensoverschrijdende treinverbindingen onder de aandacht van de reizigers te brengen.

Dit geldt vanzelfsprekend alleen als de evolutie op het gebied van de sanitaire crisis gunstig blijft.

Wat de samenwerking met de betrokken Nederlandse diensten op het vlak van de spoorverbindingen tussen beide landen betreft, had ik op 21 april zelf een aangenaam kennismakingsgesprek met mijn Nederlandse collega, staatssecretaris van Veldhoven. Tijdens deze meeting werd besloten om het samenwerkingsakkoord uit 2016 een update te geven. Er is hierover ondertussen al een eerste vergadering geweest met vertegenwoordigers van het Nederlandse ministerie, onze Belgische administratie en mijn kabinet.

Los van het initiatief om de inhoud te actualiseren lopen de vergaderingen van de bilaterale stuurgroep, die opgezet werd in het kader van de samenwerkingsovereenkomst, natuurlijk verder. De feedback die ik ontvang van de deelnemers wijst op de positieve wil van beide landen om samen te werken. Tegelijkertijd wordt er echter ook gewezen op de moeilijkheden die de historische keuze voor verschillende technische systemen aan beide zijden van de grens nu met zich meebrengt. Het blijft immers moeilijk om een trein zomaar in een ander land te laten rijden.

Ik geloof echter in de toekomst van de trein als ruggengraat van de mobiliteit in België en voor het transport naar de buurlanden. Ik heb mijn ploegen in de administratie en mijn kabinet dan ook gevraagd om alles in het werk te stellen om vooruitgang te boeken op dat vlak. Ik geloof in hen en natuurlijk ook in de trein.

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw geloof in de trein en in de samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen. Ik twijfel ook niet aan de goede wil aan beide zijden van de grens om daar verder werk van te maken. Toch wordt dit nog steeds beschouwd als internationaal treinverkeer. Binnen Europa, voor de regionale gebieden die in grensstreken ontstaan, zouden we dit eigenlijk niet langer als internationaal treinverkeer moeten beschouwen, maar als iets wat normaal is. Een trein die de grens oversteekt, lijkt nog altijd niet normaal. Historische en technische verschillen hebben daar heel wat mee te maken, maar we moeten toch verdere stappen zetten om die weg te werken.

Het doet me plezier dat u een fijne kennismaking heeft gehad met mevrouw van Veldhoven. Helaas heeft ze ondertussen haar ontslag aangekondigd, omdat zij vanaf 1 september een nieuwe uitdaging zal aangaan. Ook op politiek vlak zullen er intensieve contacten blijven bestaan. We zullen dus vooruitgang kunnen boeken om het beperkte grensoverschrijdend verkeer toch een duwtje in de rug te geven.

01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, samenwerken is hier het sleutelwoord, dat zei u ook al in uw antwoord. Ik hoorde verder dat de spoorwegmaatschappijen NS en NMBS samenwerken en dat men bekijkt waar er nog verbetering mogelijk is. Dat is een goede zaak. Bepaalde punten moeten nog geëvalueerd worden en daarin moeten stappen vooruit worden gezet.

Daarnaast hoorde ik u ook praten over samenwerking op het politieke niveau. U hebt op 21 april een positieve ontmoeting gehad en daarnaast was er ook al een vergadering om het samenwerkingsakkoord te updaten. Voor veel pendelaars in het grensgebied is het heel belangrijk dat ze gemakkelijker met de trein kunnen reizen. Nu zijn die mensen soms echt afhankelijk van hun auto, of ze dat nu willen of niet. De grens oversteken met het openbaar vervoer is nog steeds zeer moeilijk. Ik ben dan ook blij te vernemen dat u daar verandering in probeert te brengen.

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

02 Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Brussel-

Haacht" (55019177C)

02 Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Bruxelles-Haacht" (55019177C)

02.01 Karin Jiroflée (Vooruit): Mijnheer de minister, momenteel heeft Haacht geen rechtstreekse verbinding met Brussel, wat een aantal jaar geleden wel het geval was. Reizigers stappen nu over in Mechelen of in Leuven. Door vertragingen bij een overstap mist men vaak de aansluiting, waardoor de reistijd gevoelig langer wordt, terwijl Haacht eigenlijk vlak bij Brussel ligt. Dat is zeer vervelend en stresserend. Tijdens de voorbereiding van het vervoersplan 2020-2023 heeft onze gemeente ook al aangedrongen op een nieuwe rechtstreekse verbinding naar Brussel. Dat zou worden bekeken tijdens de oefening voor het nieuwe plan 2023-2026.

In deze legislatuur wordt er, in tegenstelling tot de vorige legislatuur, fors geïnvesteerd in de NMBS en Infrabel. Het regeerakkoord voorziet onder meer in een uitbreiding van de capaciteit van het personenvervoer met het GEN en het AnGeLiC, een verbetering van de verbindingen tussen de Brusselse stations, meer in het bijzonder de connectie Noord-Zuid, en van de grensoverschrijdende verbindingen. In die context zou het logisch zijn de lijn Haacht-Brussel, die zeer frequent gebruikt wordt, minstens een paar keer per dag, tijdens de piekuren, rechtstreeks te maken.

Is er al iets meer geweten over het volgende vervoersplan 2023-2026. Ik neem aan van wel. Wordt er daar gekeken naar een rechtstreekse treinverbinding tussen Haacht en Brussel?

Zullen er ook in het kader van het nieuwe vervoersplan participatietrajecten zoals de roadshows plaatsvinden?

02.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Jiroflée, de NMBS en ikzelf zijn goed op de hoogte van de vraag naar een rechtstreekse trein tussen Haacht en Brussel. Zowel de heer Vanbesien als de heer Roggeman ondervroeg mijn voorganger hier reeds over. Ik verwijs dan ook in eerste instantie naar de antwoorden op hun vragen voor de achtergrond van het dossier alsook voor de reden waarom de NMBS in 2014 besloot de rechtstreekse verbinding stop te zetten.

De NMBS deelt mij mee dat die argumenten nog steeds geldig zijn.

De NMBS merkt ook op dat een rechtstreekse P-trein weinig of geen tijdswinst zou opleveren ten opzichte van de huidige reistijd met een overstap in Mechelen of Leuven.

Ik kan ook bevestigen dat de NMBS het volgende voorjaar in heel het land voorbereidende consultaties voor het volgende vervoersplan zal opstarten.

02.03 Karin Jiroflée (Vooruit): Mijnheer de minister, met dat laatste punt ben ik heel blij. Ik denk dat dat de vorige keer een meerwaarde was.

Met uw eerste punt ben ik minder blij. Als de argumenten nog steeds gelden, dan heeft uw voorganger ons blij gemaakt met niets. U hebt duidelijk aangegeven dat het op een ernstige manier werd onderzocht. Daarom dring ik opnieuw aan op het inzetten van een rechtstreekse P-trein. Er is namelijk wel degelijk tijdswinst, hoe klein ook. Bovendien valt de stress weg van de nu vaak nipte verbinding. De treinen op die lijn worden ook door heel wat studenten gebruikt. Het gaat dus niet alleen over forenzen, maar ook over studenten, die hun tijd goed kunnen gebruiken.

Ik kan alleen maar zeggen dat ik bijzonder teleurgesteld ben in uw antwoord, mijnheer de minister. We blijven het dossier van nabij opvolgen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55019198C van mevrouw Verhaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verlengen van voorlopige rijbewijzen in het licht van de coronapandemie" (55019204C)

03 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation des permis de conduire provisoires eu égard à la pandémie de coronavirus" (55019204C)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): *In 2020 konden omwille van de coronacrisis 35.000 praktijkexamens voor rijbewijs B niet plaatsvinden. Die examens werden doorgeschoven en komen nu bovenop de examens die anders ook in 2021 zouden worden afgenomen. Dat leidt tot erg veel vertraging bij de examencentra. Uw Vlaamse collega Lydia Peeters werd recent daarover bevraagd in het Vlaams Parlement.*

In november 2020 werd afgesproken om de geldigheidstermijn van voorlopige rijbewijzen te verlengen tot en met 30 september 2021. Maar ook tot dan zijn alle examenmomenten in Vlaanderen volgeboekt, zo blijkt. Momenteel moet men gemiddeld 6 maanden wachten op een afspraak.

Minister Peeters gaf aan dat ze er bij u voor gepleit heeft om de geldigheid van de voorlopige rijbewijzen verder te verlengen. Voorlopige rijbewijzen die vervallen tegen eind september zou zij graag verlengd zien tot eind december 2021. Tegelijkertijd wil ze dat voorlopige rijbewijzen die tegen eind december 2021 vervallen, proactief verlengd worden tot eind maart 2022, zodat iedereen toch minstens zijn voorlopig rijbewijs kan omzetten door tijdig een examen te kunnen inboeken in een van de examencentra.

Ik heb de volgende vragen voor de minister:

Heeft de minister de vragen om verlenging van zijn Vlaamse collega goed ontvangen?

Zal de minister op beide voorstellen ingaan en de voorlopige rijbewijzen verder verlengen? Waarom wel/niet?

03.02 Minister Georges Gilkinet: *Mijnheer Van den Bergh, ik heb het verzoek van mijn uitstekende Vlaamse collega, mevrouw Peeters, goed ontvangen. Ik had het genoegens dit met mijn regionale collega-ministers van Mobiliteit te bespreken tijdens de laatste interministeriële conferentie en wij bereikten al snel overeenstemming over dit onderwerp.*

Daarom heb ik de FOD Mobiliteit opgedragen om een ontwerp van koninklijk besluit voor te bereiden dat voorziet in de verlenging tot 31 december 2021 van alle voorlopige rijbewijzen waarvan de geldigheidsduur afloopt na 15 maart 2020 en vóór 1 oktober 2021 en de verlenging tot 31 maart 2022 van alle voorlopige rijbewijzen waarvan de geldigheidsduur afloopt na 30 september 2021 en vóór 1 januari 2022.

De verschillende periodes van lockdown hebben er immers voor gezorgd dat het aantal kandidaten waarvan het voorlopig rijbewijs zal verstrijken vóór 30 september 2021 groter is dan het aantal plaatsen waarover de gewestelijke examencentra beschikken in die periode. De verlenging van de voorlopige rijbewijzen bij koninklijk besluit van 30 december 2020 garandeert dus niet dat de kandidaten over een geldig voorlopig rijbewijs beschikken tot het moment waarop zij kunnen deelnemen aan het praktische examen. Daarom is een laatste verlenging van de betrokken voorlopige rijbewijzen vereist tot de opgelopen vertragingen en wachttijden bij de examencentra en de rijsscholen weggewerkt zijn.

De verlenging tot 31 december 2021 biedt een oplossing voor kandidaten die momenteel geen afspraak kunnen vinden vóór 30 september 2021. Die verlenging heeft dan weer gevolgen voor de kandidaat-bestuurders die tijdens deze periode hun examen moeten afleggen en daarom wordt voor deze kandidaten in een uitstel voorzien tot 31 maart 2022.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): *Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de pragmatische en logische oplossing.*

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude concernant la mobilité en province du Luxembourg" (55019219C)

04 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie betreffende de mobiliteit in de provincie Luxemburg" (55019219C)

04.01 Josy Arens (cdH): *"La mobilité en province du Luxembourg est un enjeu majeur qui attire les meilleures volontés quant il s'agit de réfléchir à une grande amélioration la concernant. La semaine dernière,*

une grande rencontre a été organisée qui réunissaient des chercheurs des universités de Liège, de Kaiserslautern, de Luxembourg, de Lorraine, de la Sarre et de Trèves. Et ce, dans le cadre du projet européen UniGRCenter for Border Studies (centre d'étude sur les frontières de l'Université de la Grande Région). Les participants à cette réunion ont émis des pistes et des réflexions afin d'augmenter fortement d'ici 2050 l'usage des transports en commun à destination de Luxembourg-Ville. Les amis du rail et le conseiller à la mobilité de la Ville d'Arlon ont également proposé des solutions. Parmi elles: l'aménagement du fameux Park&Ride à Viville, l'augmentation de la fréquence des liaisons directes entre Arlon et Luxembourg, le recours aux rames Desiro en Belgique pour atteindre Luxembourg ville, la réouverture de la ligne Bastogne-Wiltz.

Monsieur le ministre, avez-vous pris connaissance des résultats de cette rencontre? Pouvez-vous nous les communiquer?

Que pensez-vous des propositions formulées? Avez-vous demandé à la SNCB de s'y intéresser?"

04.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, j'adore votre province de Luxembourg et je travaille très activement à en améliorer la mobilité, comme sur le reste du pays. Qu'il s'agisse de la Campine, du Limbourg ou de la province de Namur, je vous remercie pour votre question qui témoigne de l'importance de Luxembourg-ville, du Grand-Duché pour les habitants de la province de Luxembourg. Je n'ai malheureusement pas connaissance des résultats de l'étude que vous mentionnez, mais j'ai entamé des démarches afin de les obtenir. Je les analyserai avec soin. Si vous voulez me les transmettre en direct, n'hésitez pas.

Sur la base de votre question, je me réjouis que cette étude avance des pistes et des réflexions afin d'augmenter l'usage des transports en commun à destination du Grand-Duché de Luxembourg et en particulier de Luxembourg-ville. Comme mentionné précédemment lors d'un dialogue la semaine passée, ma volonté est d'augmenter encore l'offre ferroviaire transfrontalière, notamment vers Luxembourg-ville, qui constitue le pôle d'attraction principal pour les habitants de la province de Luxembourg. À ce propos, vous le savez, la modernisation de l'Axe 3 Bruxelles-Luxembourg est l'une de mes priorités, partagée avec mon excellent collègue luxembourgeois, François Bausch.

Par ailleurs, je connais bien les différentes propositions formulées par les amis du rail, que mon cabinet a déjà eu l'occasion de rencontrer. Permettez-moi de ne pas revenir sur la question Park&Ride de Viville, qu'on a déjà abordée la semaine passée. Comme annoncé dans cette réponse, ma priorité est d'améliorer encore la fréquence des trains entre la province de Luxembourg et le Grand-Duché. Mais je pense qu'il faut prendre le problème dans le bon sens. Il faut d'abord développer une vision globale, renforcer l'offre de trains entre la province et le Grand-Duché et, ensuite, étudier les solutions techniques envisageables, notamment en matière de parking. J'y travaille "ardemment", comme on l'aime dans votre province.

04.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie. Bien entendu, je reviendrai dès la rentrée sur ces différents points et sur cette étude inter-universitaire transfrontalière qui développe les moyens à mettre en œuvre pour régler différemment les problèmes au niveau des transports en commun entre le Grand-Duché et la Belgique, via la province de Luxembourg.

04.04 Georges Gilkinet, ministre: Je compte sur vous pour me réinterroger et pour me fournir ladite étude, si vous êtes plus rapide que mes services.

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

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Hasselt" (55019233C)

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Hasselt" (55019233C)

05.01 Frank Troosters (VB): *Mevrouw de voorzitter, het station van Hasselt ondergaat momenteel een renovatie, een project van 19 miljoen euro. Onlangs werd in de media veel aandacht besteed aan het feit dat het perron tussen spoor 6 en 7 afgewerkt was. Het perron werd vernieuwd en verhoogd.*

Intussen blijkt dat het nemen van de trein via dit perron allesbehalve een pretje is bij regenweer. Het water gutst er door het dak van de overkapping.

1. Is de minister op de hoogte van het probleem?

2. Zal het probleem onmiddellijk worden aangepakt? Zo ja: hoe, door wie en wanneer?

3. Wie draagt de verantwoordelijkheid voor dit probleem?

4. Zal een eventuele meerkost worden verhaald?

05.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de NMBS laat mij weten dat het in dit geval ging om een fout van een aannemer bij het afwerken van het dak. Het probleem is ondertussen al gedeeltelijk opgelost. Tegen het bouwverlof zou dit volledig hersteld moeten zijn. De NMBS deelt mij mee dat er in een dergelijk geval vanzelfsprekend geen meerkosten zijn.

05.03 **Frank Troosters** (VB): Het was gewoon pijnlijk dat, na heel lang wachten, eindelijk op een feestelijke opening met de pers en de burgemeester die interviews geeft, het na een halfuur begint te regenen en het daar om te vluchten wordt. Ik hoop gewoon dat dit soort voorvallen zich noch in Hasselt, noch elders herhaalt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toenemende agressie binnen het spoorgebeuren"** (55019238C)

06 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre d'agressions dans la sphère ferroviaire"** (55019238C)

06.01 **Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de minister, ik ondervroeg de minister al meerdere keren over de toename van agressiegevallen binnen het spoorgebeuren. Tot in den treure toe zal het Vlaams Belang blijven ijveren voor een veilige samenleving, zo ook binnen het openbaar vervoer. Binnen deze commissie kom ik dan ook opnieuw aan de alarmbel trekken inzake de toenemende agressie jegens NMBS-personeel en treinreizigers binnen het treingebeuren. Ook de OVS heeft middels een brief gericht aan NMBS-CEO mevr. Dutordoir het probleem opnieuw aangekaart. Opnieuw... want ze deden dit reeds eerder maar concrete maatregelen bleven tot op heden uit. Ook zij klagen de structurele onderbemanning bij de veiligheidsdienst Securail aan en onderschrijven dus wat ik al eerder meerdere keren bij u aangekaart heb.*

Heeft u weet van het feit dat ook het spoorwegpersoneel zelf al meerdere keren het veiligheidsprobleem binnen het treingebeuren heeft aangekaart?

Waarom werd aan hun eerdere klachten/meldingen van dit probleem geen concreet gevolg gegeven?

Welke veiligheidsverhogende maatregelen heeft u sinds uw aanstelling als bevoegde minister genomen?

Welk waren daarvan de concrete resultaten?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik hecht ontzettend veel belang aan het fysieke en mentale welzijn van het spoorpersoneel. Zij vormen het kloppende hart van onze spoorwegen. Het is dan ook essentieel dat hun werkomgeving zo veilig mogelijk is. Ik heb dat in deze commissie al meermaals gezegd, eind mei nog in antwoord op een vraag van mevrouw Buyst, en ik zal dit blijven herhalen.

Ik veroordeel met klem elke daad van geweld, verbaal of fysiek, tegen personeel van de Belgische spoorwegen. Ik ben me net als de NMBS terdege bewust van het gevoel van onveiligheid dat sommige personeelsleden ervaren. Binnen de NMBS is er een structuur aanwezig waar de medewerkers zich hierover kunnen uiten en hun klachten kunnen laten doorstromen. Op verschillende overlegplatformen binnen de organisatie worden daden van geweld tegen spoorpersoneel besproken. Een gezamenlijke werkgroep specifiek voor de strijd tegen agressie komt elk kwartaal samen om de cijfers te monitoren, bestaande maatregelen te evalueren en nieuwe te overwegen. Ook de erkende organisaties kunnen hun zorgen uiten en feedback geven.

De NMBS heeft in de loop van de tijd verschillende maatregelen genomen, waarvan sommige misschien minder zichtbaar of moeilijker te implementeren waren in deze tijd van gezondheidscrisis. Bij Securail moesten agenten bijvoorbeeld nieuwe taken uitvoeren, zoals het kanaliseren van reizigers en het controleren van de sanitaire regels. Als de cijfers van vorig jaar worden vergeleken met die van het jaar

voordien, is het aantal fysieke aanvallen aanzienlijk afgenomen, terwijl de verbale aanvallen zijn toegenomen. De NMBS heeft toezicht ingevoerd, net als een verhoogd aantal controles op risicovolle tijden en plaatsen. Daarnaast was er de lancering van bewustmakingscampagnes.

Tegelijkertijd is er intern altijd ingezet op het begeleiden van de slachtoffers. Er is verhoogde aandacht voor de problematiek van agressie binnen de NMBS, alsook sensibilisatie van zowel reizigers als personeel. Dit heeft geleid tot een meldingscultuur waarbij de meldingsdrempel veel lager ligt dan voorheen, met als positief gevolg dat de NMBS een beter beeld krijgt van de realiteit. Dit maakt het mogelijk om de middelen op de juiste plaats en het juiste tijdstip in te zetten.

06.03 Frank Troosters (VB): Ik dank u voor uw uitgebreid antwoord maar u herhaalde wat u altijd zegt, namelijk dat veiligheid de grote zorg is. Ik betwijfel dat toch enigszins, in die zin dat ik daarover niets heb gelezen in uw beleidsplan, althans niet wat persoonsbeveiliging betreft. Dat betreurt ik.

Ik heb dit al meermaals aangehaald en meermaals – het zou er nog aan mankeren – kwam er een strenge veroordeling. Er wordt gesproken over een onveiligheidsgevoel maar het is geen gevoel, het is gewoon onveilig. Ondanks meldpunten en besprekingen zie ik concreet heel weinig veranderen.

Ook het personeel van de NMBS is in de pen gekropen en heeft mevrouw Dutordoir aangeschreven met de vraag om concrete acties, die volgens hen uitblijven. Ze deden dit naar aanleiding van incidenten op de lijn Kortrijk-Moeskroen, die u zeker bekend zijn. Een 25-tal Noord-Franse jongeren hebben er de trein op stelten gezet en personeel en treinbegeleiders aangevallen. Op die lijn willen treinbegeleiders soms niet meer vertrekken of zelfs niet meer door de trein wandelen, laat staan tickets controleren. Het verkeer werd stilgelegd, ze liepen op de sporen en een goederentrein moest stoppen. Ze waren bovendien gewapend met baseballknuppels en messen. Als wij in een fase komen waarin men met messen begint te zwaaien, dan komen wij wel heel dicht bij de fase met slachtoffers.

Ik wil heel duidelijk een oproep doen om het niet bij woorden te laten en iedere keer hetzelfde discours te brengen maar om echt te gaan samenwerken met uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie, om concrete maatregelen te nemen voor het te laat is en voor er echt slachtoffers vallen. Uw verantwoordelijkheid is immers zeer groot als dat zou gebeuren. Ik hoop natuurlijk dat dit niet het geval zal zijn.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55019246C van mevrouw Depraetere wordt uitgesteld.

07 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Dieseltreinstellen op geëlektrificeerde spoorlijnen" (55019295C)

07 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La circulation d'automotrices diesel sur les lignes ferroviaires électrifiées" (55019295C)

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de Minister,*

Onlangs werd de elektrificatie van spoorlijn Mol-Hamont gefinaliseerd. Dit traject van 35 kilometer aan geëlektrificeerde spoorlijn zorgt er volgens uw eigen communicatie voor dat er minder CO² uitstoot zal plaatsvinden.

Er blijven op die manier nog ongeveer 220 kilometer niet-geëlektrificeerde spoorlijnen over en deze bevinden zich hoofdzakelijk in Oost-Vlaanderen. Dit heeft een impact op de inzet van dieseltreinen.

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

1. Hoeveel dieseltreinen heeft de NMBS in eigendom? Van wanneer dateert de laatste aankoop van dieseltreinen? Graag een overzicht van de types en of deze nog in dienst zijn.

Op welke geëlektrificeerde spoorlijnen worden door de NMBS nog steeds dieseltreinen ingezet? Graag een overzicht.

Wat is uw visie op het laten rijden van dergelijke types dieseltreinen op reeds geëlektrificeerde lijnen?

2. Hoeveel dieseltreinen heeft de NMBS vandaag de dag nog nodig om de resterende niet-geëlektrificeerde lijnen te bedienen?

Werd dit aantal reeds afgebouwd?

Wat is de onderhoudskost van deze treinen?

Op welke niet-geëlektrificeerde spoorlijnen worden deze dieseltreinen ingezet?

3. Hoeveel dieseltreinen staan er elke dag gemiddeld buiten dienst? Ten gevolge onderhoud, schouwing, defecten, ongevallen, grote herziening, etc.? Is dit vergelijkbaar met het elektrisch rollend materieel dat gemiddeld buitendienst is?

4. Wat is uw visie op het blijvend investeren in een technologie waarover uzelf de wens heeft geuit deze zo snel mogelijk te willen afbouwen?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, de NMBS heeft op dit ogenblik nog 94 dubbele motorwagens MW41. Dit materieel werd tussen 2000 en 2002 gebouwd door Alstom. We worden voor de huidige organisatie van het spooraanbod dus geconfronteerd met deze erfenis uit het verleden. Het zijn de enige dieselmotorstellen die nog bij de NMBS in dienst zijn. Ze worden momenteel gebruikt in de omgeving van Charleroi, Hasselt, Mol en Gent. Op dit ogenblik loopt voor deze motorwagens een algemene midlife revisie in de centrale werkplaats van Salzannes bij Namen. Het gemiddelde budget voor de algemene revisie per motorwagen bedraagt 1,4 miljoen euro. De laatste 5,5 jaar hebben al 42 motorwagens een algemene revisie ondergaan.

De grootte van de benodigde vloot van motorwagens MW41 werd in de jaren 90 afgestemd op de toen geschatte behoeften voor de jaren 2000 en later. Inmiddels zijn we 30 jaar later en werd het net verder geëlektrificeerd, wat goed is. De vloot van de dieselmotorwagens is op dit moment dus te groot om louter de behoeften op de niet-geëlektrificeerde lijnen te dekken. De NMBS schat dat ze op dit ogenblik nog 57 van deze motorwagens nodig heeft om de resterende niet-geëlektrificeerde lijnen te bedienen.

De onderhoudskosten van deze motorwagens bedragen 3,6 euro per kilometer. Vanuit een economisch standpunt is het onzinnig om dit materieel van het net te halen zolang er niet voldoende elektrisch materieel voorhanden is om in zijn vervanging te voorzien.

Op de volgende niet-geëlektrificeerde spoorlijnen worden deze dieseltreinen nog ingezet: Eeklo-Gent, Gent-Ronse, Gent-Geraardsbergen, Aalst-Burst, Mol-Hasselt en Charleroi-Couvin. In verband met uw vraag naar de beschikbaarheid van het materieel verwijs ik u naar het antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 567.

De NMBS plant op dit ogenblik geen specifieke investeringen in deze tractie. Ik verwijs hierbij ook naar de studie die uitgevoerd werd door de FOD Mobiliteit over de alternatieven voor het passagiersvervoer op de niet-geëlektrificeerde lijnen in ons land. Zowel de NMBS als Infrabel bekijkt de verschillende opties om het resterende aandeel dieseltractie zo snel mogelijk terug te dringen. Ook alternatieve mogelijkheden, zoals batterijtreinen of treinen op waterstof, worden opgevolgd.

We werken ook aan een betere coördinatie tussen de NMBS en Infrabel, zodat in de toekomst de aankoop van rijdend materieel correspondeert met de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur. Ook mijn kabinet volgt die evolutie nauw op. Ik zie erop toe dat bij de aanschaf van nieuw materieel in de toekomst niet alleen de reiziger op het vlak van toegankelijkheid en comfort erop vooruitgaat maar dat ook het klimaat er beter van wordt. Een verdere verduurzaming van het spoorvervoer is een van mijn prioriteiten. Dat zal u niet verbazen, mijnheer Roggeman.

07.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, als het in deze commissie over de elektrificatie van het spoor gaat, hebben we het zeer vaak over de spoorlijnen en de infrastructuur, maar het rollend materieel blijkt ook een belangrijke rol te spelen in dit hele verhaal. Er worden immers vandaag nog heel wat dieseltreinen ingezet op lijnen die al geëlektrificeerd zijn. Ik ben het ermee eens dat het economisch onzinnig zou zijn om treinstellen van 2002 nu al af te danken. Niettemin is het wel een belangrijke kanttekening bij de plannen tot elektrificatie.

Het wordt belangrijk om als antwoord op dat probleem die treinstellen ook effectief te vervangen bij de komende bestellingen van nieuw rollend materieel. We kloppen onszelf graag op de borst als het gaat over de elektrificatie van spoorlijnen en de vermindering van de uitstoot. Zolang die dieselmotoren echter aanwezig zijn op het net, mogen we de spoorlijnen zoveel mogelijk elektrificeren maar is de uitstoot op het terrein nog altijd even groot.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke invoering van een probeerabonnement bij de NMBS" (55019303C)

08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration éventuelle d'un abonnement d'essai à la SNCB" (55019303C)

08.01 Frank Troosters (VB): Door het aanbieden van een probeerabonnement wil De Lijn leerlingen die overstappen naar het secundair onderwijs tot het nemen van de bus of de tram aan te moedigen. Ze krijgen een gratis abonnement aangeboden voor de maand september. Op die manier tracht De Lijn de door de corona crisis teruggevallen reizigerscijfers terug op te krikken.

Is een formule zoals het probeerabonnement van De Lijn een interessante optie om door de NMBS toegepast te worden? Zo ja, onder welke vorm? Zo neen, waarom niet?

Overweegt de NMBS andere promotieacties om meer reizigers naar de trein te leiden? Zo ja, onder welke vorm? Op wie gericht? Zo neen, waarom niet?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de NMBS deelt mij mee dat zij voor woon-werkverkeer een soortgelijke formule hanteert. Daarbij biedt zij een gratis maandabonnement aan, meer bepaald aan de werkgevers voor hun werknemers die nog niet met de trein naar hun werk rijden. Voor woon-schoolverkeer bestaat een dergelijke formule momenteel niet.

De NMBS deelt mij mee andere promotieformules te bekijken. De komende zomer start de NMBS met promotiecampagnes om het treingebruik tijdens de vrije tijd te promoten. Vanaf eind augustus promoot de NMBS ook de woon-werk- en woon-schoolabonnementen.

08.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik hoor graag dat er meerdere opties worden bestudeerd, want elke optie die resulteert in meer mensen op de trein, is natuurlijk een goede optie en wij zullen die zeker steunen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De handhaving van het tonnageverbod" (55019314C)

09 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle de l'interdiction de tonnage" (55019314C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, dankzij een KB van 18 december 2002 is het mogelijk om een reeks verkeersovertredingen op automatische wijze vast te stellen door het gebruik van onbemande toestellen. Enkele maanden geleden legde ik u de vraag voor waarom het niet naleven van het tonnageverbod niet in deze lijst te vinden is (vraag nr. 113; Bulletin B032).

U liet mij weten dat u niet bevoegd bent om de overtreding van het tonnageverbod op te nemen in de lijst. Enkel de regering van de deelstaten zouden dit kunnen, aangezien zij in deze materie bevoegd zijn voor de regelgeving omtrent de massa van vrachtwagens.

Volgens Vlaams minister Lydia Peeters verwijst het verkeersbord C21 naar de massa in beladen toestand, nl. het geheel van de eigen massa van het voertuig en de massa van de lading, de bestuurder en elke andere vervoerde persoon. Deze massa kan niet vastgesteld worden door een ANPR-camera. Controle hierop veronderstelt immers een weging.

Een alternatief is om gebruik te maken van de verkeersborden C23 aangevuld met onderborden. Maar hiervoor geldt hetzelfde probleem als voor het bord C21. Het onderbord verwijst immers ook naar de massa in beladen toestand.

Vanuit Centrex Verkeer is er een voorstel gedaan om de verkeersborden C21 en C23 op te nemen in het voornoemde KB, na de aanpassing naar "Maximaal Toegelaten Massa" i.p.v. "Massa in beladen toestand".

Een wetswijziging die de definitie van de verkeersborden aanpast conform het voorstel van Centrex zou een

handhaving van het tonnageverbod via ANPR-camera's wel mogelijk maken. Het voertuig moet dan immers niet gewogen worden.

Deze wetswijziging lijkt echter niet gemakkelijk te verwezenlijken. Het federaal niveau is bevoegd voor de omschrijving van de verkeersborden; de gewesten voor de plaatsingsvoorwaarden. En waar de gewesten bevoegd zijn voor de "massa in beladen toestand", is federaal bevoegd voor de voertuignorm "maximaal toegelaten massa".

Mijn vragen aan u:

Gaat u akkoord met de analyse dat de voor de borden C21 en C31 gebruikte terminologie (MTM vs. Massa in beladen toestand) de automatische handhaving van het tonnageverbod via ANPR-camera's in de weg staat?

Gaat u akkoord dat een voorafgaandelijke aanpassing van deze terminologie noodzakelijk is opdat het tonnageverbod zou kunnen opgenomen worden in het hierboven vernoemde KB?

Treedt u mijn oordeel bij dat dit slechts zou kunnen via samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten en het federaal niveau?

Heeft u al initiatief genomen tot een dergelijke aanpassing? Zo nee, bent u van plan deze aanpassing door te voeren? Zo ja, tegen wanneer? Zo nee, waarom niet?

Met dank voor uw antwoord.

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, overtredingen op de maximale massa in beladen toestand kunnen inderdaad niet worden vastgesteld door ANPR-camera's. Dit kan enkel door een weging. Het is uiteraard belangrijk dat een regel kan worden gecontroleerd, maar het is nog belangrijker dat deze goed wordt begrepen om toegepast te kunnen worden. Op dat vlak is het voor mij ondenkbaar dat de regel in het door u genoemd KB van 18 december 2002 zou kunnen worden gewijzigd, zonder dat dit ook in het verkeersreglement gebeurt. In dit verband wijs ik erop dat wat het verkeersbord C23 betreft, het internationale verdrag van 1968 bepaalt dat het onderbord betrekking heeft op de maximaal toegelaten massa, en niet op de massa in beladen toestand. Aangezien er veel buitenlandse vrachtwagens onze wegen gebruiken, zou een aanpassing van de regel kunnen bijdragen tot een beter begrip van dit verkeersbord. Een aanpassing van de regel van de Wegcode zou dus bestudeerd kunnen worden, maar ik geef er de voorkeur aan eerst overleg te plegen, zodat ik alle gevolgen kan inschatten.

Wat het verkeersbord C21 betreft, heb ik de indruk dat de huidige definitie, waarin wordt verwezen naar de massa in beladen toestand zoals bepaald in het verdrag van 1968, beter behouden wordt. Maar, zoals ik zonet al zei, zou ik er de voorkeur aan geven dat deze kwestie met mijn gewestelijke collega's wordt besproken voordat een beslissing wordt genomen.

Wat uw derde vraag betreft, kan ik perfect deze discussie aangaan met mijn gewestelijke collega's zonder een samenwerkingsakkoord te moeten sluiten. Ik zie hen zeer regelmatig en we hebben een zeer positieve relatie en de wil om samen te werken.

Dit onderwerp werd onlangs besproken met mijn kabinet en het kabinet van de minister van verkeersveiligheid van het Waalse Gewest. We zullen de besprekingen de komende weken voortzetten.

09.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dit KB zorgt er inderdaad voor dat het tonnageverbod niet kan worden gehandhaafd. Het staat immers niet in de welbepaalde lijst van overtredingen. Dat neemt niet weg dat het een behoorlijk groot probleem is. Ik heb uit uw antwoord begrepen dat u zich daarvan bewust bent. Dat is een probleem voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van veel steden en gemeenten. Zij slagen er amper in om grote vrachtwagens uit de woonbuurten te weren. Dat is ook niet goed voor de infrastructuur die door veel te zware voertuigen stuk wordt gereden.

U pleegt overleg met de Gewesten. Ik denk dat dit noodzakelijk is, want de terminologie, de maximaal toegelaten massa versus de massa in beladen toestand, maakt het allemaal complex en technisch.

De vraag die ik u wou stellen is al grotendeels beantwoord. U bent in overleg met de Gewesten. Blijf dit doen, want de overheid zal ervoor moeten zorgen dat het tonnageverbod met alle negatieve gevolgen van dien voor mensen, voor steden en gemeenten, voor buurten, echt kan worden gehandhaafd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- Michel De Maegd à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du représentant de notre pays au CA et à l'AG des Chemins de fer luxembourgeois" (55019338C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un nouveau représentant aux CFL" (55019665C)

10 Samengevoegde vragen van

- Michel De Maegd aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van de Belgische vertegenwoordiger bij de rvb en de av van de Luxemburgse Spoorwegen" (55019338C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een nieuwe afgevaardigde bij CFL" (55019665C)

10.01 Michel De Maegd (MR): Monsieur Gilkinet, il m'est revenu que vous aviez récemment décidé de procéder au remplacement du représentant de notre pays au sein du conseil d'administration ainsi qu'à l'assemblée générale de la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois (CFL). Pourtant, ce représentant (Benoît Piedboeuf), très apprécié pour la qualité de sa mission tant par les représentants luxembourgeois que français au sein des CFL avait été renouvelé dans ses fonctions, il y a à peine un an, en juin 2020.

C'est par un coup de fil du président des CFL, M. Jeannot Waringo, qu'il a appris votre décision. Vous avez, en effet, signifié cette décision début juin au représentant des CFL sans même en avertir l'intéressé, notre représentant. Depuis lors et plusieurs semaines plus tard, suite à ses demandes répétées dont la dernière envoyée par courrier recommandé, vous lui avez finalement envoyé un mail lui signifiant votre décision, toutefois sans la motiver, ce que l'intéressé demandait légitimement. Mais c'est aussi le b.a.-ba lorsque l'on démet quelqu'un de sa fonction.

Cette façon d'agir démontre dans votre chef un réel manque de politesse et d'élégance, mais bien plus grave encore, en l'absence de motivation, ce qui est essentiel, votre façon d'agir démontre un réel manque de transparence. Pour adopter votre décision, vous avez d'autorité envoyé notre ambassadeur de Belgique au Grand-Duché sur place pour siéger à l'AG du 14 juin en mission commandée pour le moins embarrassante. Il est d'ailleurs le seul à avoir voté pour ce remplacement prématuré; tous les autres membres (luxembourgeois et français) se sont abstenus. Pour être très précis, les membres luxembourgeois représentent 26 320 parts des CFL, le membre belge 1 120 parts et le membre français 560. Cela signifie que votre coup de force pour nommer une de vos proches a été approuvé par un membre représentant 1 120 parts sur un total de 28 000. Les autres membres représentant 26 880 parts des CFL se sont abstenus. Le message est, semble-t-il, très clair.

Mes questions sont simples et précises et attendent des réponses tout aussi précises. Quelles sont les raisons objectives et fondées expliquant les motivations de votre choix? Comment expliquez-vous que notre représentant ait appris cette décision directement par le président des CFL début juin et qu'il ait fallu un courrier recommandé de sa part pour que vous lui notifiiez votre décision 15 jours après son remplacement effectif lors de l'AG du 14 juin? L'envoi de notre ambassadeur à cette dernière AG a-t-il été discuté préalablement avec le premier ministre ou la ministre des Affaires étrangères? En vertu de quelle disposition avez-vous décidé de lui octroyer ce mandat? Cette décision est-elle de votre part un règlement de compte politique envers le membre d'un parti qui, de surcroît, est membre d'un parti de la majorité Vivaldi au fédéral? Je vous remercie pour vos réponses.

10.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame la présidente, monsieur De Maegd, je vous remercie pour vos questions, même si quelques éléments de votre exposé sont inexacts. Peu importe! Je vous remercie vraiment pour votre intérêt pour le rail et pour la bonne gestion de celui-ci.

Je vous confirme qu'en date du 14 juin 2021, l'assemblée générale de la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois a, sur ma proposition, décidé de nommer Mme Juliette Walckiers comme administratrice belge. Elle représentera désormais notre pays au sein de son conseil d'administration et de son assemblée générale. Elle a d'ailleurs déjà participé à un premier conseil d'administration.

Les statuts de la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois approuvés par la loi du 28 mars 1997 prévoient notamment la présence d'un administrateur représentant l'État belge au sein du conseil d'administration de cette société de transport ferroviaire dont nous avons quelques actions.

L'article 8 de cette même loi stipule en effet que les administrateurs sont élus par l'assemblée générale pour une période maximale de six ans et que leur mandat prend en principe fin à la clôture de l'assemblée générale ordinaire de l'année au cours de laquelle il s'achève. Toutefois, ce même article prévoit qu'un administrateur peut être "révoqué" - c'est le terme utilisé - à tout moment par décision de l'assemblée générale et c'est cette disposition qui a été appliquée en l'occurrence.

Je voudrais préciser que j'ai informé M. Piedboeuf personnellement et bien à l'avance de mon intention de formuler cette proposition à la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois de le remplacer. Cela s'est passé en marge d'une séance plénière le 20 mai 2021. J'ai aussi dit à ce moment à M. Piedboeuf que, depuis mon entrée en fonction, je n'avais reçu de sa part aucune information par rapport aux sujets à l'agenda du conseil d'administration de cette société ni même des points de vue qu'il y avait défendus.

Madame Walckiers, qui a été désignée pour le remplacer, habite aussi la province de Luxembourg. Elle est la coordinatrice de la cellule Rail de mon cabinet. Elle a une connaissance réelle des enjeux ferroviaires. Si tel n'était pas le cas, elle n'exercerait pas cette fonction. Par sa présence au sein du conseil d'administration des CFL, elle pourra renforcer et faciliter les liens entre nos deux sociétés de transport, mais aussi veiller à une amélioration des relations ferroviaires entre nos deux pays, comme l'attendent nombre de nos citoyens. Je reçois, d'ailleurs, beaucoup de questions légitimes de nos collègues luxembourgeois sur la question.

La nouvelle administratrice a l'expertise et l'expérience qu'il faut pour remplir ces missions, de même que pour conseiller également utilement les CFL dans leur développement que je souhaite le meilleur possible.

Des mandataires désignés à d'autres fonctions par mon prédécesseur comme, par exemple, le président du Comité de pilotage RER, m'ont remis spontanément leur mandat, au début de mon entrée en fonction, le 1^{er} octobre. Ce n'est pas le cas de M. Piedboeuf, que j'ai néanmoins informé spontanément préalablement. À sa demande, suite au courrier simple qu'il m'avait envoyé, je lui ai communiqué en toute transparence le courrier que j'avais adressé à mes collègues luxembourgeois.

Il ne s'agit, pour autant, monsieur De Maegd, aucunement d'une mesure de rétorsion à l'égard de M. Piedboeuf, d'autant que c'est un mandataire que j'apprécie humainement. Il s'agit simplement d'une mesure visant l'exercice le plus efficace possible des compétences qui sont les miennes en matière de mobilité. J'espère que cela lui laissera tout le temps pour exercer ses fonctions de bourgmestre, de député et de chef de groupe, au-delà des autres mandats qu'il continue d'exercer - je n'en doute pas - le mieux possible.

10.03 Michel De Maegd (MR): Monsieur Gilkinet, pas de réponses aux quatre questions que je vous ai posées. Je suis au regret de vous le dire à nouveau: en termes de bonne gouvernance et de transparence, vous êtes pris en défaut. Ce fut déjà le cas lors de la nomination du directeur financier de la SNCB. On se rappelle tous de vos mensonges, ici, au Parlement. C'est une nouvelle fois le cas. Je ne vais pas épiloguer sur le manque évident de politesse et de courtoisie dont vous avez fait preuve, y compris à l'égard des membres de votre propre majorité. Manifestement, dans votre entourage, être nommé ministre n'est un gage ni de loyauté ni de bonne éducation. Dont acte!

Vous assurez qu'il ne s'agit en aucun cas d'un règlement de comptes politique. Comment alors expliquez-vous ce message transmis par votre chef de groupe Ecolo à la Chambre à son homologue Benoît Piedboeuf? Je cite: "Ce n'est donc pas ma décision. Je te disais juste que j'avais sincèrement plaidé la cause de la transition en douceur, mais après les outrances de Denis, cela me semble évident que le respect et l'élégance doivent aller dans les deux sens".

Monsieur Gilkinet, plus personne n'est dupe de vos manœuvres basement politiciennes. Sur la légalité de votre décision, même si la loi, vous avez raison, a été *stricto sensu* respectée, votre attitude lève un coin du voile sur votre rapport à la bonne gouvernance. Choisir unilatéralement de remplacer un représentant qui vient d'être renouvelé dans ses fonctions pour cinq ans dans le but de placer un membre de votre parti, où est la bonne gouvernance que vous prôniez tant? Sur cette question, vous n'êtes tout simplement plus crédible mais il est vrai qu'en matière de nomination, votre parti excelle en ce moment.

Quelques mots sur le profil en disant que la remplaçante est compétente. C'est très bien. Je n'avais même pas posé cette question. Rien sur vos motivations par rapport à Benoît Piedboeuf. Rien par rapport au fait que vous ayez mandaté l'ambassadeur de Belgique pour cette mission embarrassante. Rien non plus sur le

règlement de comptes sur lequel je viens de m'exprimer.

Finalement, monsieur Gilkinet, ce sont les mots du président des CFL envoyés à Benoît Piedboeuf qui devraient vous inciter à une profonde remise en question. Voici ce qu'écrit Jeannot Waringo: "Nous avons tous été surpris de lire cette décision de ton ministre. Au cours des dernières années, nous avons appris à apprécier ton engagement en faveur des relations entre nos deux pays, et plus particulièrement en faveur du développement du transport ferroviaire. Tu as toujours su plaider, avec conviction et dans le respect mutuel, la cause de nos deux sociétés, belge et luxembourgeoise. Je dis toujours très honnêtement ce que je pense. Je dis donc que je ne comprends pas les raisons pour lesquelles tu devais être remplacé. J'ose espérer que ces raisons sont objectives, fondées et compréhensibles, tant pour notre conseil d'administration que pour notre direction générale."

Monsieur Gilkinet, en tant que vice-premier ministre, vous êtes censé œuvrer pour l'intérêt général et pas pour de sombres intérêts bassement politiques. Dans l'affaire de la nomination controversée du CFO de la SNCB, je vous invitais à endosser pleinement le costume de ministre. Plusieurs mois plus tard, il semble manifestement toujours trop large. Vous confondez être et avoir. Être vice-premier, ce n'est pas avoir le vice en premier.

10.04 Georges Gilkinet, ministre: Madame la présidente, il n'y a pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. Vos outrances, monsieur De Maegd, ne vous grandissent pas. Je pense avoir expliqué par courrier et ici, dans le cadre de la commission, les raisons pour lesquelles M. Piedboeuf a été remplacé depuis le 1^{er} octobre en tant que représentant de la Belgique auprès des CFL. Il ne m'a aucunement informé des discussions qui étaient en cours ou des positions qu'il avait tenues. Il a été remplacé par une personne qui n'est pas membre de mon parti, mais qui est bien membre de mon cabinet et qui, techniquement, connaît parfaitement le rail, ce qui logiquement pourra faciliter les contacts et les relations entre nos deux sociétés et nos deux pays. C'est mon seul objectif. En l'occurrence, vous pouvez y voir ce que vous voulez en termes de vengeance politique. Vous pouvez avoir l'élégance de citer des messages personnels, mais j'ai fait ce qui me semblait le plus rapide en termes de bonne gestion des affaires. Comme je l'ai dit, je souhaite à M. Piedboeuf du bon travail dans la poursuite de ses différents mandats.

10.05 Michel De Maegd (MR): Monsieur Gilkinet, seuls les faits disent la vérité! Et, les faits, je viens de les exprimer, de les lire nommément tant sur le règlement de comptes politique, le message de M. Vanden Burre à M. Piedboeuf que sur la réaction des Luxembourgeois qui, je le rappelle, comme les Français, se sont abstenus sur cette décision.

Les faits sont, malheureusement pour vous, extrêmement clairs et c'est un euphémisme de dire que votre arrogance et votre condescendance, vos décisions en mode "fait du prince", purement vengeresses et partisans sont vécues en effet difficilement tant par vos partenaires de majorité que, dans ce cas-ci, par les représentants luxembourgeois et français des CFL. Je ne pense pas que ce soit la manière de roder, de mettre de l'huile dans les rouages d'une relation avec nos voisins transfrontaliers. Je vous invite à méditer, monsieur Gilkinet, sur le proverbe "Qui sème le vent récolte la tempête" car vous en avez grandement besoin.

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

11 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de Kust-Expresstreinen" (55019363C)

11 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des trains Côte-Express" (55019363C)

11.01 Frank Troosters (VB):

Op 5 en 6 juni jl. heeft de NMBS een eerste test uitgevoerd met de zogenaamde Kust Express treinen. Het betreft extra directe treinen die zonder tussenstop rechtstreeks van en naar de kust rijden en waarvoor de reizigers op voorhand moeten reserveren.

Na een positieve evaluatie werd beslist het project uit te rollen zodat reizigers naar de kust tijdens de zomermaanden van deze service gebruik kunnen maken.

De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) stuurde op 27 mei een brief aan Minister van Mobiliteit G. Gilkinet, aan de Minister van Pensioenen en Maatschappelijke Integratie, belast met Personen met een Handicap Karine Lalieux en aan de CEO van de NMBS Mevr. Sophie Dutordoir. In deze brief formuleerden ze een aantal opmerkingen en aanbevelingen om ervoor te zorgen dat personen met een handicap toegang hebben tot de dienstverlening van de Kust Express treinen.

Zo blijkt dat de reservatiewebsite noch de smartphone-app toegankelijk zijn voor personen met een handicap en dat assistentie niet vlot kan worden gereserveerd als onderdeel van deze nieuwe dienst.

In de praktijk is de nieuwe applicatie (ook die van de assistentiereservatie) minder toegankelijk als de vorige. Omdat de Kust Express treinen enkel digitaal kunnen worden gereserveerd vallen deze extra treinen buiten het bereik van veel personen met een handicap.

- 1. Hoe verklaart de minister het feit dat de dienstverlening van de Kust Express treinen niet toegankelijk is voor personen met een handicap?*
- 2. Vind hij dit, in het licht van de ronkende verklaringen en grote woorden over inclusie van personen met een handicap die gesproken werden bij de toelichting van zijn beleidsplannen, normaal?*
- 3. Welke stappen heeft de minister ondernomen sinds hij middels een schrijven van de NHRPH op de hoogte werd gesteld van de feiten?*
- 4. Welke concrete maatregelen zijn genomen (of zullen op korte termijn genomen worden) opdat personen met een handicap op een vlotte en volwaardige manier gebruik zullen kunnen maken van de Kust Express treinen?*

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Troosters, de toegankelijkheid van het spoorvervoer ligt mij na aan het hart. Ik ben dan ook blij met uw vraag die mij de kans biedt om de acties van de NMBS daaromtrent te duiden. Zoals u zelf al gesteld hebt, waren de Kust-Expresstreinen begin juni een proef om de NMBS toe te laten te evalueren of dat nieuwe NMBS-product op de wensen van de reizigers zou inspelen, alsook om het digitale reservatiesysteem en de opvang van de reizigers in de betrokken stations te testen.

De reactie van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap was terecht. In de aanloop van het proefproject was er misschien onvoldoende aandacht besteed aan de communicatie over de mogelijkheden voor deze specifieke reizigersgroep. Tegelijk was die reactie uitermate nuttig omdat daardoor de noden van die reizigers nog eens onder de aandacht gebracht werden. In de evaluatie van het proefweekend is daarmee rekening gehouden. Er werden dan ook bijstellingen doorgevoerd voor de treinen die deze zomer worden aangeboden, zoals er ook werd bijgestuurd na de opmerkingen over het vervoer van fietsen. Dat is vanzelfsprekend het doel van een testweekend: feedback verzamelen om zodoende de Kust-Express tijdens de zomer zo goed mogelijk te kunnen organiseren.

De NMBS deelt mij mee dat alle bestaande procedures voor assistentieaanvragen van kracht blijven voor de Kust-Expresstreinen. Die treinen zijn dus op dezelfde manier te gebruiken voor personen met assistentiebehoeften als de treinen uit het klassieke aanbod.

11.03 **Frank Troosters** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het verheugt me dat er wordt bijgestuurd en dat de aangekaarte problemen zijn verholpen. Het is echter pijnlijk dat wij opnieuw moeten komen tot het verhaal van terechte opmerkingen, namelijk dat er onvoldoende aandacht voor was in de testfase.

Een en ander heeft echter het voordeel dat het probleem nogmaals onder de aandacht is gebracht. Het probleem bestaat al decennialang. De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap is in de commissie komen getuigen. Het probleem is al zo dikwijls geduid. Het zou vanzelfsprekend moeten zijn dat bij elke beleidsmaatregel automatisch rekening wordt gehouden met de beperkte toegankelijkheid voor bepaalde mensen, zodat zulke zaken niet meer opduiken.

Het is dus behoorlijk pijnlijk, ondanks het feit dat de maatregel ondertussen is bijgestuurd.

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

12 **Question de Sophie Thémont à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La construction de nouveaux**

arrêts sur la ligne L125A" (55019409C)

12 Vraag van Sophie Thémont aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanleg van nieuwe stopplaatsen op lijn L125A" (55019409C)

12.01 Sophie Thémont (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, nous le savons, la SNCB et Infrabel sont conscients du rôle essentiel que constitue le train pour la mobilité urbaine de demain, ambition d'ailleurs traduite dans le rapport AnGeLiC.

Relevant le défi stratégique de placer le train en acteur d'une mobilité intégrée au sein de la métropole liégeoise, quelques entités de l'arrondissement ont concrétisé, en 2018, la réactivation de la ligne L125A et la réouverture de certains points d'arrêt (Chaudfontaine, Seraing, Ougrée).

Afin que se poursuive la mise en œuvre du Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération de Liège (adopté en 2019), les communes de Flémalle, dont je suis échevine de la Mobilité, et Seraing estiment qu'il serait intéressant de créer des arrêts supplémentaires sur cette ligne du réseau express liégeois. Plus précisément, les arrêts de Flémalle-Neuve (à Flémalle) et Val Saint Lambert (à Seraing) entreraient dans la parfaite ligne du plan AnGeLiC et du Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération de Liège. Ces deux points d'arrêt trouvent leur pertinence au vu de quartiers existants et à venir à desservir, mais également de projets porteurs (habitants supplémentaires, nouvelles entreprises créatrices d'emplois, augmentation du nombre d'usagers) que sont Flémalle-Neuve et Cristal Park.

Monsieur le ministre, afin que se poursuive cette nécessaire mise en œuvre, comptez-vous appeler au lancement d'études pour la construction de ces arrêts, comme le préconisent le Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération de Liège et le plan AnGeLiC?

12.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Thémont, le développement d'une offre ferroviaire urbaine attractive constitue une alternative crédible à la voiture et permet ainsi de désengorger nos centres-villes. Cela a également un impact positif sur la qualité de l'air en ville et donc sur la santé des habitants, au-delà d'aider l'économie pour laisser la route libre pour les acteurs économiques.

L'étude AnGeLiC Liège et le plan urbain de mobilité de Liège validé par le gouvernement wallon prévoient en effet de revoir la mobilité au niveau de la commune de Flémalle et de la ville de Seraing.

S'agissant de Flémalle, l'étude prévoyait de fermer la gare de Leman et de créer une gare dans le nouveau quartier Flémalle-Neuve sur la ligne 125A Flémalle-Haute - Seraing - Liège-Guillemins. La fermeture de la gare de Leman, qui ne répond plus aux besoins des Flémallois, permettrait également d'améliorer la robustesse et la ponctualité de l'offre sur la ligne 125 Namur-Huy-Liège-Guillemins.

En ce qui concerne Seraing, le masterplan prévoit à l'horizon 2030 une mobilité importante autour du Val Saint Lambert. L'étude prévoyait d'une part d'étudier un nouveau point d'arrêt à proximité de l'église de Val Saint Lambert et d'autre part d'étudier la fermeture de la gare de Jemeppe-sur-Meuse à la suite d'un éventuel prolongement du tram de Liège vers le hub multimodal de Pont-de-Seraing. L'étude a mis en évidence la faible distance entre la gare de Jemeppe-sur-Meuse et celle de Pont-de-Seraing. Une gare reliant les deux quartiers par l'intermédiaire d'une passerelle et permettant une mobilité douce entre ces derniers devrait être favorisée.

Toutefois, les organes de gestion de la SNCB n'ont toujours pas validé la mise en place du second bloc du projet AnGeLiC Liège. Ce bloc comprend notamment les études des deux gares citées ainsi que celles des Vennes, Vivegnis et Cheratte. Ce n'est qu'à la condition de la validation de ce second bloc que les études de potentiel et de faisabilité pour ces différentes gares pourront être amorcées. Des discussions se poursuivront dans le cadre de l'élaboration des futurs plans de transport avec les *roadshows* régionaux qui sont maintenant systématiquement organisés par la SNCB ainsi que dans la détermination des objectifs du futur contrat de service public de la SNCB et des moyens qui pourront lui être accordés. Le dossier est donc à suivre.

12.03 Sophie Thémont (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Le train vient développer notre mobilité tout en se souciant de l'environnement. L'infrastructure ferroviaire occupe moins d'espace au sol que les infrastructures routières.

On a mené des études à Seraing et à Flémalle afin d'alimenter les réflexions quant à la fréquentation et la

faisabilité technique de ces deux points d'arrêt de la ligne 125A. Si vous êtes intéressé, on peut vous les faire parvenir pour que vous puissiez soutenir notre projet.

Quand vous parlez du second bloc, y a-t-il un calendrier?

12.04 Georges Gilkinet, ministre: Il n'y a pas de calendrier précis. Je propose que vous profitiez des *roadshows* organisés par la SNCB avant l'annonce de l'évolution des plans de transport pour questionner les responsables régionaux de la SNCB.

12.05 Sophie Thémont (PS): Merci.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du dépôt des conducteurs de train de Gouvy" (55019416C)

13 Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het depot van de treinbestuurders van Gouvy" (55019416C)

13.01 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, jusqu'à présent, les conducteurs du dépôt de Gouvy sont les seuls conducteurs SNCB formés pour rouler sur la ligne grand-ducale numéro 1 reliant Gouvy à Luxembourg-Ville. Pour la deuxième fois depuis trois ans, la direction de la SNCB a émis l'intention de former certains conducteurs du dépôt de Liège afin que ces derniers puissent rouler sur le réseau CFL.

Cette deuxième annonce était crainte par les conducteurs de Gouvy. En effet, le fait qu'un dépôt forme ses conducteurs sur une ligne où roulent déjà les conducteurs d'un plus petit dépôt n'est pas un signe de bonne nouvelle. On peut illustrer ce fait qui, conjugué avec le non-renouvellement des cheminots partis à la pension, a permis de justifier la décision de la CTC d'Arlon de fermer le dépôt des conducteurs de Virton-Saint-Mard. De plus, le CFL peut décider de reprendre, en partie ou en totalité, cette charge au détriment des conducteurs SNCB. Ces deux éléments, l'un belge et l'autre luxembourgeois, peuvent mettre en péril l'influence de la charge de travail, voire la viabilité, du dépôt "gouvion".

Grâce à l'acharnement des délégués syndicaux locaux, la direction a de nouveau fait marche arrière à la suite d'un accord trouvé dans l'urgence. En échange d'une adaptation du nombre de prestations pour le dépôt de Gouvy, la formation des Liégeois pour le réseau CFL est abandonnée. Pour information, je tiens juste à signaler que ce genre d'accord a été également trouvé pour les conducteurs de Virton, il y a quelques années. La suite, vous la connaissez.

J'espère que vous comprenez mes inquiétudes, monsieur le ministre, au vu des dernières politiques de centralisation des effectifs vers les grandes villes et de désertification du personnel des services publics dans les zones rurales.

Dès lors, monsieur le ministre, pouvez-vous m'assurer que la SNCB n'a pas l'intention de fermer le dépôt FVY autrement dit le dépôt des conducteurs de trains de la gare de Gouvy sous cette législature? Sinon, durant combien d'années la viabilité du dépôt de Gouvy est-elle garantie et ce, sans perte de charge de travail?

13.02 Georges Gilkinet, ministre: Merci, madame Hanus, vous m'avez appris un nouvel adjectif: gouvion, signifiant "de Gouvy". Je l'ignorais.

J'ai récemment été interrogé à ce sujet par vos collègues luxembourgeois, M. Arens, présent en commission, et Mme Thibaut, que je salue, puisqu'elle va quitter le Parlement pour laisser la place à son suppléant. Voilà ce que je leur ai répondu par écrit:

"La SNCB examine régulièrement dans quelle mesure elle peut améliorer sa planification des prestations. Il n'y a pas de plan global de diminution de ces dernières au-delà de ce qui est communément admis dans le secteur en tenant compte des spécificités du réseau belge et de la structure du plan de transport actuel. Les représentants des conducteurs sont systématiquement associés aux adaptations de prestations. Des changements du contenu de certaines prestations du personnel roulant sont prévus chaque année en

décembre; ces changements sont essentiels afin de pouvoir y intégrer les adaptations nécessaires qui résultent des évolutions du plan de transport au bénéfice des clients de la SNCB ainsi que les demandes spécifiques des dépôts et des conducteurs, au vu de leur retour d'expérience de l'exercice des prestations de la période précédente."

La SNCB me communique qu'elle n'a pas l'intention de diminuer le nombre de prestations dans le cadre de l'offre actuelle. La charge du dépôt de Gouvy reste déterminée essentiellement par l'offre sur la ligne, qui a été renforcée comme vous le savez, et les premiers départs de trains à Gouvy.

13.03 Méliissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'entends que la SNCB n'a pas l'intention de diminuer l'offre de prestations. C'est déjà un point. Mais ce qui était attendu de votre part, c'est une confirmation qu'il n'y a pas non plus d'intention de fermer le dépôt. Les conducteurs et les navetteurs ont besoin d'être rassurés à la suite des tentatives de décision qu'il y a eu à leur égard. Je continuerai à garder un œil sur ce dossier pour défendre les conducteurs et les navetteurs de Gouvy à l'avenir.

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

De **voorzitster**: Vraag nr. 55019544C van mevrouw Zanchetta is omgezet in een schriftelijke vraag.

14 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De LINDA-vertrekprocedure bij de NMBS" (55019576C)

14 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ LINDA à la SNCB" (55019576C)

14.01 Frank Troosters (VB): *Op woensdag 21/04/2021 liep een test van de nieuwe vertrekprocedure LINDA (Located based Intelligent Departure Approach) verkeerd. Door een fout in het systeem vertrok een trein met openstaande deuren. Enkel door de alerte reactie van de treinbegeleider kon een ramp worden vermeden. Volgend op dit incident en de door de OVS ingediende klacht werd beslist het LINDA-project voorlopig stop te zetten.*

Welk is de huidige stand van zaken mbt het LINDA-project? Is/wordt het project nog hervat? Zo ja, (sinds) wanneer?

Welk zijn de conclusies of gevolgen voortvloeiende uit het incident dat plaatsvond?

Zullen er in de toekomst nog testen plaatsvinden op treinen die bemand zijn met reizigers?

Werd in het kader van het incident en het verdere management van dit project overleg gepleegd met het betrokken NMBS-personeel (treinbestuurders, treinbegeleiders, ICT personeel, ...) of hun vertegenwoordigers? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welk waren de bevindingen van dit overleg?

Welke meerwaarde zou de LINDA-procedure moeten bieden tegenover de huidige vertrekprocedure?

14.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Troosters, de NMBS deelt mij mee dat er nooit een probleem is geweest voor de veiligheid van reizigers of NMBS-medewerkers. Analyses over mogelijke oplossingen zijn aan de gang. Na de goedkeuring van de resultaten zullen de gekozen oplossingen worden uitgevoerd. Nieuwe tests zullen nadien worden verricht.

De NMBS houdt zoveel mogelijk rekening met de mening van haar treinbegeleiders en haar treinbestuurders. Zij informeert hen zo goed mogelijk over alle aspecten van de verschillende mogelijkheden. Het rijdend personeel neemt bijvoorbeeld deel aan de risicoanalyses.

De voordelen van het nieuwe systeem zijn de garantie op een uniforme procedure, ongeacht het station of het type rollend materieel, de vermindering van de risico's van seinvoorbijrijdingen en de vermindering van de risico's voor de reizigers en het treinpersoneel.

14.03 Frank Troosters (VB): We verschillen van mening inzake de bewering van de NMBS dat er geen enkel risico zou geweest zijn. Ik denk dat het betrokken personeel pertinent is en daar absoluut iets anders over beweert.

De verdere antwoorden die ik gekregen heb, over voordelen en dergelijke, vind ik wel steek houden. We

volgen het project verder op.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement des stations Blue-bike" (55019596C)

15 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situering van de Blue-bikelocaties" (55019596C)

15.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre,*

Pour ses 10 ans, Blue Bike étoffe son réseau de stations de vélos partagés portant ce chiffre à 82, avec de nouvelles stations à Landen, Blankenberge, De Panne, Zeebrugge-Dorp, Heist et Knokke.

Comme vous l'indiquez, ce type d'offres est idéal pour réaliser les derniers kilomètres d'un voyage. C'est également une solution que soutient cette commission qui a adopté une résolution concernant la stratégie train-vélo incluant le déploiement de vélos partagés dans nos gares en collaboration avec différents partenaires.

Nous connaissons le déséquilibre régional entre les stations Blue Bike, puisqu'à ce jour sur les 82 stations Blue Bike, 4 seulement sont situées à Bruxelles et 3 en Wallonie.

Mes questions sont dès lors les suivantes:

- Est-il prévu l'installation d'autres stations Blue Bike dans les mois à venir? Si oui, où? Quels sont critères de localisation de ces nouvelles stations?*
- Quelle est votre ambition pour combler le déficit de vélos partagés tant à Bruxelles qu'en Wallonie?*
- Une stratégie est-elle en voie d'élaboration en ce sens avec les gestionnaires de Blue Bike?*

15.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Parent, je vous remercie pour votre question témoignant de votre intérêt pour le vélo, qu'il soit partagé ou non. En l'occurrence avec le Blue-bike ici, il est partagé, et je partage pleinement cette ambition.

L'ouverture de nouvelles stations Blue-bike est effectivement prévue cette année dans les gares de Drongen, Edegem, Merelbeke, Wondelgem et Wesemael. L'élargissement de l'offre est également prévu dans les gares de Malines, Namur, Mons et Torhout.

Blue-bike et la SNCB ont une convention de collaboration pour l'installation de stations Blue-bike dans les parkings vélos des gares. Ces installations dépendent aussi du soutien des autorités locales dont la plupart interviennent dans le prix de la location. Le potentiel de clients est également un facteur de décision pour l'ouverture de stations Blue-bike. La convention entre la SNCB et Blue-bike autorise l'installation de ces stations dans toutes les gares du pays.

Rappelons que Blue-bike a pour actionnaire majoritaire De Lijn et bénéficie du soutien de la Région flamande. Le TEC est actionnaire minoritaire de Blue-mobility (structure portant Blue-bike). Des contacts ont lieu tant avec la SNCB qu'avec le TEC afin d'étendre l'offre en Wallonie. Un plan de développement est à l'étude. La SNCB a, à plusieurs reprises, insisté pour que cette extension dans le sud du pays se concrétise le plus rapidement possible. Je la soutiens et l'appelle de mes vœux. J'ai eu l'occasion d'en discuter avec les responsables de Blue-bike que j'ai rencontrés lors de l'inauguration d'une station à Landen. C'était bien sympathique!

15.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse. Je me réjouis d'apprendre qu'il y a un plan de développement pour Blue-bike dans le sud du pays. On sait bien que le différentiel entre le Nord et le Sud est extrêmement important sur ce dossier et que l'intermodalité et la capacité de louer un vélo en gare est vraiment une pièce manquante dans la politique cyclable et l'articulation train-vélo au sud du pays. Je me réjouis de cette annonce et du fait que Blue-bike va renforcer son offre à Namur et à Mons. C'est également une bonne nouvelle pour les autres gares évidemment. C'est un dossier important pour nous. Je continuerai à le suivre pour voir le déploiement de cette stratégie, qui peut être construite avec les pouvoirs locaux et avec les associations de cyclistes. Ceux-ci peuvent venir en

soutien pour identifier les besoins et les capacités de clients potentiels de Blue-bike sur les territoires.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de perrons via liften" (55019611C)

16 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des quais grâce aux ascenseurs" (55019611C)

16.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de NMBS stelde haar fietsplan voor, dat heel mooie engagementen bevat voor de komende jaren. Hopelijk kunnen in het komende dienstverleningscontract die ambities nog versterkt worden.

In Mechelen ging het eerste vernieuwde perron nog niet zo lang geleden open. Dat is echt een pareltje, maar fietsers botsen er op dit moment wel op een lift die nog niet operationeel is. Op dit moment zijn er ook geen fietsgoten op de trap, wat betekent dat fietsers hun fiets dus tot boven moeten dragen. De huidige keuze voor één toegankelijke toegang voor fietsers en personen met een beperkte mobiliteit tot een perron via een lift maakt deze reizigers erg afhankelijk van de werking van die lift. Wanneer de lift buiten dienst is, valt meteen ook de toegang tot het perron weg voor veel reizigers. Ook uit onze hoorzitting hier in het Parlement een aantal maanden geleden, bleek dat hellingen eigenlijk een duurzamere en vooral betrouwbaardere keuze vormen om de toegankelijkheid te garanderen.

Hoe vaak waren het afgelopen jaar liften die toegang bieden tot perrons buiten dienst?

Wanneer zullen de liften in het station van Mechelen operationeel zijn?

Zullen er tijdelijk of permanent fietsgoten geplaatst worden?

Werd de optie voor een helling tot op het nieuwe perron bestudeerd voor dit project? Wordt deze optie ook in andere perronvernieuwingsprojecten bestudeerd? Zo nee, waarom niet?

16.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Buyst, toegankelijkheid ligt me erg na aan het hart. Ik ben dan ook blij dat de NMBS mij meedeelt dat op woensdag 14 juli de wettelijke keuring van de liften naar de nieuwe perrons 11 en 12 in Mechelen gepland staat. Met die liften zal men met de fiets naar het perron kunnen. Het is dus nog een of twee dagen wachten.

De NMBS deelt mij helaas mee dat fietsgoten of een helling naar de perrons technisch niet haalbaar waren in het station van Mechelen. Het niveauverschil tussen de stationshal en de perrons is in Mechelen bijzonder groot, bijna zes meter. Een helling die voldoet aan de richtlijnen voor integrale toegankelijkheid zou ongeveer 170 meter lang moeten zijn. Daarnaast is de breedte van de perrons in Mechelen beperkt. Hierdoor zouden de lange geulen van de hellingen in het perron te veel oppervlak innemen.

Zoals gezegd, de liften zijn heel binnenkort in orde.

16.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de trein moet toegankelijk zijn voor iedereen. Ik hoor dat er beterschap op komst is voor de liften, met de wettelijke keuring daarvan, die morgen of overmorgen gepland is.

Ik begrijp dat een helling van 170 meter inderdaad geen oplossing is. Ik ben wel wat verwonderd dat fietsgoten geen oplossing zijn. In Ravels, waar ik woon, is er een fietsersbrug over het kanaal Dessel-Schoten met een behoorlijke hellingsgraad en daar zijn er wel fietsgoten. Misschien is het toch een goed idee om dat te bekijken bij volgende nieuwbouwprojecten. Indien de lift defect is, zijn de perrons immers niet toegankelijk voor fietsen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de City Pass" (55019614C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van de City Pass" (55019658C)

17 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du City Pass" (55019614C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation du City Pass" (55019658C)

17.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitster, eerst en vooral wil ik mij aansluiten bij uw pleidooi voor fietsgoten aan de trappen in stations. Ik maak een beetje misbruik van het feit dat ik mijn vraag na de uwe stel. Ik moet immers vaststellen dat die er wel zijn bij vele trappen in oudere stations, maar niet bij de nieuwe trappen. Dat vind ik betreurenswaardig.

Mijnheer de minister, eind 2017 werd het initiatief genomen om in de stedelijke omgeving van Antwerpen, Brussel, Gent en twee Waalse steden met een geïntegreerd abonnement te werken. Voor Antwerpen en Gent gaat het over de City Pass, in samenwerking met De Lijn. In Brussel werkt de NMBS samen met De Lijn, de TEC en de MIVB en in Wallonië wordt uiteraard met de TEC samengewerkt. Ik denk dat het tijd is voor een stand van zaken. In hoeverre slaat dit eerste aanbod van een geïntegreerd abonnement op trein, tram en bus aan? Zijn er eventueel bijstellingen nodig?

Erkent u het belang van tarief- en ticketintegratie voor een gebruiksvriendelijk openbaar vervoer? Gaat u ermee akkoord dat overheidsbedrijven hierin een voorbeeld- of trekkersrol zouden moeten spelen?

Hoeveel reizigers maken sinds oktober 2017 gebruik van de City Pass in Gent en in Antwerpen? In hoeveel gevallen gaat het om een maandabonnement en in hoeveel gevallen om een jaarabonnement?

Ziet u mogelijkheden om de City Pass voor Antwerpen en Gent als dagpas of – typisch voor citytrips – als 3- of 4-dagenpas aan te bieden, wat wij ook in veel buitenlandse steden zien? Hoe staat de NMBS daartegenover?

Hoeveel reizigers maakten sinds 2017 gebruik van de Brupass of de Brupass XL? In hoeveel gevallen gaat het om een dagpas, in hoeveel gevallen om een maandabonnement en in hoeveel gevallen om een jaarabonnement?

17.02 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je renvoie au texte écrit. Mes questions sont essentiellement identiques à celles de M. Van den Bergh. Je pense qu'avec nos questions nous couvrons l'ensemble du pays et des zones concernées par le City Pass. Les réponses seront exhaustives, je n'en doute pas!

Monsieur le ministre, depuis le 1^{er} juillet 2018, la SNCB et le TEC propose un abonnement intégré permettant d'emprunter les trains de la SNCB et les bus du TEC au sein de l'agglomération liégeoise. Il s'agit du City-Pass, présent également dans d'autres villes du pays.

Il s'agit d'un projet particulièrement pertinent en région liégeoise où la mobilité ferroviaire interne à l'agglomération est forte et où les enjeux de congestion urbaine sont importants, ceci dans un contexte de retour du tram également.

Bien que proposant une solution de tarification intégrée, le City-Pass ne propose toutefois pas tous les avantages du Brupass. En effet, à l'heure actuelle, les tarifs du City Pass représentent un surcoût allant de 33 à 42 % par rapport au seul prix des abonnements TEC alors que l'offre de train supplémentaire représente 10 % de l'offre TEC actuelle.

- Quels sont les chiffres d'abonnés du City Pass dans les différentes villes où il est mis en place?

- Quelle est la part d'utilisateurs de la carte "24h" à Liège et Charleroi?

- Des contacts ont-ils lieu entre la SNCB et le TEC pour revoir le prix des abonnements?

- Des évolutions tarifaires sont-elles envisagées? Avec notamment une formule multi-trajet.

- Comment la zone du pass a-t-elle été délimitée et des études sur les habitudes des usagers sont-elles envisagées pour élargir ou revoir celle-ci?

- L'offre est-elle suffisamment connue du public? Une relance de la communication est-elle prévue?

17.03 **Minister Georges Gilkinet:** Ik zal in de twee talen en exhaustief antwoorden, mijnheer Parent en

mijnheer Van Den Bergh. Ik ben het met u eens dat een overheidsbedrijf een belangrijke rol speelt in de modal shift, waarbij intermodaliteit zo efficiënt en aantrekkelijk mogelijk moet zijn voor de reizigers. Ik wil voor de passagiers een zo positief mogelijke deur-tot-deurervaring promoten door reisinformatie en -planning, aankoop en toegankelijkheid te vergemakkelijken. Ticketintegratie is een van de vele manieren om te zorgen voor gebruiksvriendelijkheid voor de reiziger.

Het beste voorbeeld van deze tariefintegratie is zonder twijfel de Brupass en Brupass XL. De globale verkoopcijfers van de Brupass waren vrij stabiel tussen 2017 en 2019, maar de covidcrisis heeft de aantallen doen dalen. De meest succesvolle verkoopsformule van de NMBS is de tienrittenkaart en in mindere mate het abonnement voor één maand. Globaal genomen over alle operatoren samen, *the total picture* dus, is het abonnement voor twaalf maanden succesvoller, al gaat sinds de coronacrisis de voorkeur eerder uit naar een abonnement van één maand.

Voor de Brupass XL is het te vroeg om conclusies te trekken. Het product is gelanceerd in februari en is nog niet genoeg gekend, opnieuw door de covidcontext. Het gebruik van de City Pass blijft vrij beperkt, zowel in Gent als in Antwerpen, wetende dat de abonnementen tot nu toe alleen door de NMBS verkocht werden.

Sur le total des abonnements City Pass en Wallonie vendus par la SNCB, Liège représente en moyenne 77 % des ventes depuis 2018. La formule d'un mois remporte le plus de succès, notamment l'abonnement Liège un mois, si l'on prend l'ensemble des ventes TEC et SNCB réunies. Par ailleurs, la part de la formule 24 heures est très faible. Le contexte covid a très certainement eu un impact défavorable sur les ventes.

De mogelijkheid om de City Pass als dagpas of multiritenkaart aan te bieden is tot nu toe niet aan bod gekomen. Er moet een beslissing worden genomen op basis van een analyse van het potentieel.

In Brussel heeft de NMBS samen met de andere operatoren beslist om de formule van 48 uur en 72 uur stop te zetten. Deze formules hadden geen succes bij reizigers en toeristen.

Monsieur Parent, des contacts ont bien eu lieu entre la SNCB et le TEC. C'est ainsi qu'en 2020, le tarif jeunes 12-24 ans a été revu. Cela a abouti à la création d'un nouveau tarif 18-24 ans plus avantageux. Ce tarif 18-24 ans sera revu à la baisse à partir du 1^{er} septembre 2021. Pour 2022, il n'y a pas encore de discussion concrète quant à des adaptations des tarifs des abonnements.

La SNCB m'informe par ailleurs que la zone des City Pass actuelle a été déterminée sur la base des flux automobiles en prenant en compte les bassins de vie les plus importants des agglomérations de Liège et Charleroi, et la congestion des pôles emploi et scolaire.

Aucune étude sur les habitudes en termes de déplacements des usagers n'est envisagée par la SNCB à ce stade, en vue d'une révision ou d'un élargissement.

La SNCB me communique que la campagne de communication faite après le lancement avait porté ses fruits. Les City Pass sont visibles sur le site web de chacun des opérateurs. Néanmoins, ils ne sont pas toujours connus du grand public. C'est pourtant indispensable pour donner un plus grand rôle à l'intermodalité et ainsi favoriser le report modal. J'espère d'ailleurs que beaucoup de citoyens suivent en direct notre commission ou que des articles paraîtront, dès demain, dans la presse tant francophone que flamande.

17.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, uw antwoord geeft weinig inzicht in de cijfers en de aantallen. Ik had eerder al schriftelijk naar concrete aantallen gevraagd. Ik kreeg toen als antwoord dat dit voor de NMBS commerciële gegevens zijn. Ik betreur dat.

Een collega heeft deze vraag ook in het Vlaams Parlement gesteld met betrekking tot De Lijn. Daar heeft men wel concrete cijfers gekregen. We kennen het antwoord dus ongeveer. In Gent waren er 15 jaarpassen in 2018, 31 in 2019 en 83 in 2020. Voor maandpassen gaat het om respectievelijk 92, 94 en 51. In Antwerpen liggen de aantallen wat hoger. Daar bedraagt het aantal maandpassen respectievelijk 454, 489 en 267 en het aantal jaarpassen 94, 141 en 87.

Ik betreur het dat de NMBS, iedere keer als wij om cijfers vragen, verwijst naar het argument dat het om commerciële gegevens in een vrije markt gaat, terwijl wij het voornemen hebben om de NMBS een dienstcontract van tien jaar aan te bieden. Ik denk dat wij in die openbaredienstovereenkomst ook aandacht

moeten hebben voor transparantie van de cijfers en gegevens. Ik denk dat dit een belangrijke uitdaging is bij het opmaken van een openbaredienstcontract.

Inhoudelijk is het ook belangrijk om, ondanks de beperkte resultaten, te blijven inzetten op tarief- en ticketintegratie. Wij moeten blijven zoeken naar een manier om de multimodaliteit in één hand te krijgen, om ervoor te zorgen dat mensen heel gemakkelijk van de ene vervoersmodus op de andere kunnen overstappen. Dit gaat specifiek over de openbare vervoersbedrijven, maar we kunnen dat opentrekken naar deelfietsen, deelsteps, taximaatschappijen enzovoort.

Ik denk dat wij al een klein stapje hebben gezet, maar wij moeten dat in de toekomst zeker uitbreiden. Ik hoop dat het beperkte succes van deze eerste poging er niet toe leidt tot men zich binnen de eigen muren terugtrekt.

17.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'ai évidemment été positivement surpris en entendant le nombre de City Pass vendus pour l'agglomération liégeoise. C'est la démonstration de la pertinence de cette offre dans cette agglomération où la mobilité, y compris au niveau ferroviaire, est un élément reconnu, malgré les défauts du City Pass qui est moins avantageux que le Brupass, même si je me réjouis de l'évolution tarifaire pour les plus jeunes. Il s'agit, en tout cas, d'un élément qui permettra de communiquer positivement sur le produit et de le faire connaître.

Le succès du City Pass démontre aussi l'intérêt de renforcer le maillage ferroviaire en agglomération liégeoise. Je fais ici écho au débat précédent sur le réseau express liégeois, un élément de plus pour justifier la pertinence des investissements dans la mobilité ferroviaire dans et autour de Liège.

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

18 Vraag van Nahima Lanjri aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parkeerkaart voor personen met een handicap" (55019637C)

18 Question de Nahima Lanjri à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La carte de stationnement pour les personnes porteuses d'un handicap" (55019637C)

18.01 Nahima Lanjri (CD&V): Ik verwijs naar mijn ingediende vraag. Die is ingegeven door de talrijke klachtenmails van burgers dat de wet over de parkeerkaarten voor personen met een handicap heel onduidelijk is.

Geachte Minister,

We ontvingen verschillende signalen dat het gebruik van parkeerkaarten voor personen met een handicap verwarrend kan zijn omdat er verschillende regels gelden per gemeente. De wegcode (het KB van 1 december 1975) beschrijft wat parkeren betreft een aantal uitzonderingen voor personen met een handicap. Concreet gaat het om artikel 27 "Beperkte parkeertijd". Zo staat er in art. 27.4.1 dat "de beperkingen van de parkeertijd" niet gelden voor personen met een handicap wanneer de parkeerkaart zichtbaar is. In dit artikel wordt niet geëxpliciteerd dat parkeren gratis zou zijn.

Artikel 27.4.2 stelt dat de parkeerkaart de parkeerschijf vervangt wanneer het gebruik daarvan verplicht is. Auto's met een parkeerkaart voor personen met een handicap mogen dus onbeperkt parkeren in de blauwe zones. Als men de bepaalde parkeertijd respecteert, zijn deze gratis voor iedereen en dus ook voor personen met een parkeerkaart.

Artikel 27bis. van hetzelfde KB definieert de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap, die een parkeerkaart hebben. In dit art. 27bis staan geen nadere voorwaarden rond de tijdsbeperkingen voor het parkeren op voorbehouden plaatsen.

Slaat de "beperkingen van de parkeertijd" in artikel 27.4.1 op het volledige artikel 27 "Beperkte parkeertijd", of enkel op artikel 27.1 over de blauwe zones? Met andere woorden, stelt de wegcode dat personen met een handicap in alle parkeerzones onbeperkt mogen parkeren. Is dit een correcte interpretatie?

De gemeenten beslissen zelf of mensen met een parkeerkaart gratis mogen parkeren. Waarom besliste de wegcode niet dat mensen met een parkeerkaart als eerder beschreven altijd gratis mogen parkeren op de

voorbehouden plaatsen?

Zijn mensen met een parkeerkaart als eerder beschreven verplicht om gebruik te maken van de voorbehouden parkeerplaatsen zoals beschreven in artikel 27bis? Heeft het al dan niet parkeren op een voorbehouden parkeerplaats een invloed op de rechten en uitzonderingen die zij genieten?

De regelgeving over het al dan niet gratis parkeren zoals beschreven in artikel 27.2 lijkt niet eenduidig. Welke verantwoordelijkheid hieromtrent ligt bij de gemeentes en elke maatregelen kunnen zij nemen? Kunnen zij zelfstandig bepalen of het parkeren voor mensen met een handicap al dan niet gratis is?

Staat u met uw collega Lalieux in contact om het aantal voorbehouden parkeerplaatsen en de uitgave van parkeerkaarten in het oog te houden? Een te sterke stijging van parkeerkaarthouders zou immers in bepaalde plaatsen tot een tekort aan voorbehouden plaatsen kunnen leiden.

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Lanjri, de toegankelijkheid voor personen met een handicap tot het spoor maar ook op de weg ligt mij na aan het hart. De uitzondering op de beperking van de parkeertijd voor personen met een handicap geldt enkel in blauwe zones. In die zones mogen personen met een handicap dus inderdaad onbeperkt parkeren.

Het is aan de wegbeheerders om de modaliteiten te bepalen met betrekking tot het parkeren voor personen met een handicap op plaatsen waar betalend parkeren geldt. Het gaat immers om een parkeerretributie en daarvoor is de federale overheid niet bevoegd. Het is ook aan de wegbeheerder om te bepalen of personen met een handicap al dan niet moeten betalen, maar ik heb alle begrip voor de moeilijkheden die men ondervindt met verschillende regels in verschillende gemeenten.

Wie een parkeerkaart heeft, is niet verplicht om gebruik te maken van de voorbehouden parkeerplaatsen, aangezien het om voorbehouden parkeerplaatsen gaat en niet om verplichte parkeerplaatsen. Op plaatsen die voorbehouden zijn voor personen met een handicap gelegen in een betalende zone, geldt de verplichting om te betalen niet en dus evenmin de beperking van de parkeertijd, behalve indien op het onderbord is aangegeven dat er ook op die plaats moet worden betaald. Het parkeren op een voorbehouden parkeerplaats in een zone waar betalend parkeren geldt, maakt dus wel degelijk een verschil.

De invloed van het federale niveau op de inrichting van voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap is heel beperkt. Het gaat hier om een bevoegdheid van de wegbeheerders, die daartoe het initiatief moeten nemen.

Ik ben ervan overtuigd dat de directie-generaal Personen met een handicap steeds bereid is een indicatie te geven van het aantal parkeerkaarten dat in omloop is. Ik zelf ben ten eerste begaan met de problematiek.

Parkeren voor personen met een handicap mag geen belemmering zijn voor hun mobiliteit. Ik heb een aantal problemen al besproken met mijn collega Lalieux en ik hoop dat we samen met haar en met onze regionale collega's bevoegd voor Mobiliteit daarin vooruitgang kunnen boeken.

18.03 **Nahima Lanjri** (CD&V): Zoals u kunt vaststellen, is het echt niet duidelijk voor de gebruikers, dus de personen met een handicap. In heel wat gemeentes, bijvoorbeeld in Antwerpen, mogen ze overal en niet enkel in blauwe zones gratis parkeren mits een zichtbaar geplaatste parkeerkaart voor personen met een handicap. In andere gemeentes mag dat dan weer niet. Zo wordt het dus voor personen met een handicap heel moeilijk en moeten ze telkens opzoeken welke regels er in welke gemeente gelden. Bovendien staat de melding dat parkeren betalend is, vaak aangeduid bij de parkeerautomaat. Voor een persoon met een handicap is de verplaatsing tot de parkeermeter al een drempel.

Mevrouw Lalieux maakt werk van een actieplan voor personen met een handicap en heeft aan alle ministers gevraagd om een inbreng te geven en concrete voorstellen daarvoor te doen. Bent u bereid om, vanuit uw bevoegdheid voor mobiliteit en in overleg met de regio's en de lokale besturen, die de wegbeheerders zijn, te werken aan minstens een eenduidige en duidelijkere informatie?

Bent u ook bereid te werken aan het gratis parkeren voor mensen met een handicap op zoveel mogelijk plaatsen en niet alleen in blauwe zones? Als we dat niet van boven kunnen opleggen, is het jammer, maar dan moet het van onderuit worden gestimuleerd. Heel wat burgemeesters hebben daar zeker oor naar, als het hun via de regio's wordt gevraagd. Kunt u dat opnemen in het actieplan voor personen met een handicap, wat uw bevoegdheden betreft?

18.04 Minister **Georges Gilkinet**: Ik zal dat zeker doen, binnen de grenzen van mijn federale

bevoegdheden, en ik zal ook oplossingsgericht werken, zoals we dat met onze gewestelijke collega's gewend zijn.

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

19 **Samengevoegde vragen van**

- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van de NMBS-parking aan het station Herentals" (55019647C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Herentals" (55019669C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De betalende NMBS-parking in Herentals" (55019889C)

19 **Questions jointes de**

- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet visant à rendre payant le parking de la SNCB de la gare de Herentals" (55019647C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Herentals" (55019669C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking payant de la SNCB à la gare de Herentals" (55019889C)

19.01 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, het station in Herentals is een enorm belangrijk station in mijn streek. Alle mogelijke gremia in de Kempen hebben aangegeven aan de NMBS dat wij niet willen weten van het betalend maken van die parking. Namens de vervoersregio, namens de Conferentie van Kempense burgemeesters, namens de burgemeesters van Neteland, dus Herentals en de buurgemeenten, en namens de gemeenteraad hebben we bekendgemaakt dat we dit niet wensen, en al zeker niet zonder overleg en afstemming. Op die gemeenteraad heeft zelfs een lid van uw partij, Groen, gezegd dat het betalend maken absoluut niet in de beleidsvisie van uw partij past. In het overleg met de NMBS stelt de vervoersmaatschappij dat het betalend maken van de parking door u en het management wordt opgelegd en dat zij de plannen enkel on hold kan zetten als u het signaal daartoe geeft. Dat signaal had ik graag van u gehad.

19.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik sluit mij aan bij mevrouw Van Camp. Het station in Herentals is voor de Kempense treinreiziger het belangrijkste station binnen de vervoersregio. Het is het overstapstation, met bijna 3.000 overstappende of vertrekkende reizigers. Naast de vele treinverbindingen biedt het station in Herentals de reiziger ook een ruime parking aan die voorlopig nog gratis is. Tegen het einde van het jaar zou men daar inderdaad andere plannen hebben. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de parkeercapaciteit van de parking op dit moment soms op haar limiet zit, hoewel het parkeren in de straten rondom het station ook gratis is. Dat is toch een heel belangrijke factor in dit verhaal. De stationsparking wordt dus de enige parking in de buurt waar een betalend regime zou gelden. Naast een plaatselijk effect op het parkeergedrag dreigt ook een verschuiving van reizigers naar andere stations in de Kempen, waar geen regime van betalend parkeren geldt.

Het beleid van de NMBS doet heel wat vragen rijzen. Het is niet de eerste keer dat hier vragen worden gesteld over het betalend maken van stationsparkings. Daarnaast is er in Herentals een gebrek aan overdekte fietsenstallingen. Dit is in strijd met de modal shift die we allemaal op alle niveaus in België proberen te realiseren.

Welke plannen liggen op tafel omtrent de parking in Herentals?

Welke investeringen worden gepland voor het station van Herentals, vooraleer het betalend parkeren ingevoerd wordt? Wacht de NMBS de gevolgen af van de vernieuwing van de fietsenstalling? Gaat de NMBS ook in overleg met de stad, want het is heel duidelijk dat er weinig of geen overleg is geweest?

19.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, zoals de vorige spreeksters al gezegd hebben, heeft het voltallige gemeentebestuur van Herentals een brief gestuurd naar de NMBS. Ik wil hierbij even Peter Verpoorten van Groen citeren: "Wanneer je streeft naar een wenselijk gedrag, moet je dat aanmoedigen en niet bemoeilijken. Wanneer je een modal shift nastreeft en wil dat meer mensen de auto aan de kant zetten en de trein nemen, moet je het hun niet lastig maken door hen te laten betalen." Dat zegt

collega Verpoorten van Groen. Wij zijn het daar volkomen mee eens. Ik ben reeds dikwijls tussenbeide gekomen over die betalende parkings die op verschillende plaatsen een probleem zijn.

Als we willen dat de pendelaars de auto laten staan en de trein nemen, is het belangrijk dat parkeren toegankelijk en gratis is. Dat is onze visie. We hebben daarover ook een schriftelijke vraag gesteld. In Luik bijvoorbeeld kost een jaarabonnement maar liefst 738 euro. Voor vele mensen is dat een enorme som, die ook niet aanmoedigt om de trein te nemen.

De NMBS baat via B-Parkings steeds meer betalende stationsparkings uit. Recent bleek nog uit een bevraging van de FOD Mobiliteit onder de bevolking dat 50 % van de automobilisten die de wagen dagelijks gebruiken het gebrek aan betaalbare parkeerplaatsen ziet als een drempel om de trein te nemen.

Heeft de NMBS de bevolking van Herentals bevraagd over de invoering van het betalend parkeren? Heeft de NMBS het gemeentebestuur van Herentals hierover bevraagd?

Welke tariefformule zal de NMBS in Herentals toepassen? Op basis van welke criteria worden die tarieven ingevoerd? Welke omzet verwacht de NMBS te halen uit de stationsparking te Herentals?

Hoeveel treinreizigers gebruiken het station gemiddeld en hoeveel van hen komen met de wagen naar het station?

19.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Verhaert, mevrouw Van Camp, mevrouw Vindevoghel, wij hebben het in de commissie voor Mobiliteit al vaak over de parkeerstrategie van de NMBS gehad en ik verwijs dan ook naar de discussies in voorgaande commissievergaderingen omtrent het algemene parkeerbeleid van de NMBS. Zo hadden wij het in de commissie van 22 juni onder meer over de impact van de coronacrisis, alsook over de perspectieven voor de toekomst. De minister van Mobiliteit beslist niet zelf welke parking al dan niet betalend is. Dit soort keuzes behoort tot de autonomie van de NMBS.

Ik wil hier wel nog graag herhalen dat de NMBS mij meedeelt dat zij, alvorens een parking betalend te maken, eerst een gezamenlijk mobiliteitsplan opstelt in overleg met de lokale autoriteiten. De NMBS voorziet tevens in een voorkeurtarief voor reizigers op haar betalende parkings, alsook een gratis kiss-and-ride. Daarnaast wordt er in samenwerking met de gemeentes gepoogd om in een nachtabonnement voor buurtbewoners te voorzien, alsook een avond- en weekendtarief.

Wij moeten niet het gebruik van de auto, maar wel de modal shift verder stimuleren. De NMBS deelt mij immers mee dat het grootste deel van de gebruikers van haar parkings op een afstand van drie kilometer of minder van het station woont. Dat is ook het geval in Herentals. In hoofdzaak gaat het om pendelaars ouder dan zeventien jaar met een abonnement.

Volgens de NMBS daalt het aantal opstappende reizigers niet wanneer een stationsparking betalend wordt. Het is immers het treinaanbod dat de aantrekkelijkheid van het station bepaalt, niet of de parking al dan niet betalend is. Volgens de ervaring van de NMBS blijkt bovendien dat zowat 25 % van de treinreizigers bij het betalend maken van een autoparking de overstap maakt naar de fiets.

De NMBS laat mij weten dat haar intenties duidelijk zijn en dat zij daarover het gesprek blijft aangaan met de stad Herentals. Het meest recente gesprek vond plaats op 1 juli. De topics die onder andere werden aangehaald, waren de voetgangerstunnel voor het station, het masterplan voor de stationsomgeving, de fietsenstalling, het betalend maken van de stationsparking en de problematiek van de overwegen.

De NMBS en de stad blijven dus in nauw overleg.

Mevrouw Vindevoghel, de definitieve tarieven zijn nog niet bekend. De NMBS deelt mij mee dat de mogelijke winst van de autoparking het mogelijk maakt om een deel van de exploitatiekosten van de fietsenstallingen en de bijdrage van de NMBS aan de fietspunten te financieren.

Het aantal instappende reizigers voor Herentals kunt u terugvinden op de website van de NMBS in de jaarlijkse rapportering van de reizigers per station.

19.05 **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb een aantal punten van kritiek opgeschreven.

Vooreerst, mevrouw Vindevoghel, Herentals is een stad, de historische hoofdstad van de Kempen en geen gemeente. Het station van Herentals is het belangrijkste station in de regio.

Mijnheer de minister, u zegt dat de NMBS dit zelf kan bepalen. Dat verbaast mij ten zeerste. Als minister zet u toch zelf de beleidslijnen uit. De NMBS zegt zelf te wachten op een signaal van uw kabinet, want de vervoersmaatschappij voert alleen het beleid uit dat u vooropstelt.

Het overleg van 1 juli was niet echt een overleg. Er is geen overleg. Wij zeggen dat wij niet willen weten van het betalend maken van de parking, dat wij niet klaar zijn met ons eigen mobiliteitsplan om dat eventueel aan te passen naar het betalend maken van een parking. De NMBS herhaalt dan gewoon dat men het beleid van de minister uitvoert. De NMBS zegt dat zij de opdracht kreeg om die parking zo snel mogelijk betalend te maken. Dat is wat ook zal gebeuren, dit jaar nog. Het kan de NMBS totaal niet schelen of de stad hiervoor klaar is of niet, of de vervoersregio daarvan wil weten of niet, of de gemeenteraad daarvan wil weten of niet. Zij doet dat gewoon. Een overleg noem ik dat niet. Er wordt gewoon een monoloog gevoerd om de plannen van de NMBS door te voeren.

De personen die waren afgevaardigd, hebben zich niet alleen verscholen achter het kabinet, maar ook achter hun directie, die dit oplegde. Wij hebben een overleg met de directie gevraagd, maar wij hebben daar nog niets van gehoord. Zij bleven herhalen dat zij deze opdracht namens het kabinet uitvoerden en dat alleen het kabinet de opdracht kan geven om dat on hold te zetten. Van een gezamenlijk mobiliteitsplan is dus absoluut geen sprake.

U zegt ook dat dit gepaard gaat met een laag tarief. Ik denk dat mevrouw Vindevoghel heel duidelijk heeft verwezen naar de tarieven die worden gehanteerd. Dat gaat vaak over honderden euro's per jaar die een treinreiziger extra moet betalen. Dat is absoluut niet wenselijk, zeker niet omdat in Herentals ook heel wat stadsparkings in de buurt gratis zijn, zoals mevrouw Verhaert ook al zei. Wij staan nogmaals niet klaar om dat aan te passen, laat staan dat wij dat zouden willen.

U zegt dat het aanbod bepaalt of een station aantrekkelijk is. De Kempenaar neemt de trein puur uit noodzaak, want het aanbod is absoluut niet aantrekkelijk. Ik weet niet of u het station van Herentals al eens bezocht hebt, maar ik schaam mij er als volksvertegenwoordiger dood voor. Tijdens een actie hebben we eens geprobeerd om met een rolstoel het gebouw binnen te gaan. Dat gaat niet. Er zijn geen liften, enkel trappen. Mensen in een rolstoel moeten over de sporen gehesen worden naar het juiste perron. De trein staat te wachten omdat iemand in een rolstoel de trein zo moet bereiken. Aan het toegankelijk maken van ons station wordt niets gedaan. Herentals-Turnhout-Binche is een van de minst stipte verbindingen. Die is in uw lijst zeer gekend. We vragen al tien jaar om dat op te lossen. De ondertunneling van de spooroverwegen die al tientallen jaren onze stad gijzelt, komt er niet. Dan is het volgens u maar een beleid van de NMBS dat zij de reiziger nog eens extra gaat pesten met het betalend maken van de parkings. Ik heb echt plaatsvervangende schaamte.

19.06 Minister Georges Gilkinet: Ik ben al in het station van Herentals geweest. Er is inderdaad nog wat werk aan de winkel. Er wordt gewerkt in vele stations en er moet zeker gewerkt worden in Herentals. Dat is evident. We kunnen niet alles tegelijk doen.

19.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Het aanbod in het station van Herentals is inderdaad bedroevend. Tijdens de toelichting van de beleidsnota heb ik het er ook over gehad. Men moet laarzen aanhebben, een ladder bijhebben. Men komt nog op onverharde perrons. Dat zijn uiteraard zaken die niet meer van deze tijd zijn. Daarnaast vrees ik dat er weinig tot geen overleg is. Het wordt gewoon doorgevoerd. Ik zou op zijn minst willen aandringen om opnieuw met de stad aan tafel te zitten en toch zeker uitstel te verlenen tot het mobiliteitsplan klaar is. Anders zullen de straten rond het station onder zware druk komen te staan. Om de modal shift te bereiken die we allemaal zo graag naar voren schuiven, moeten we dit juist niet doen.

19.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw Van Camp, mijn excuses dat ik Herentals een gemeente en geen stad heb genoemd.

Mijnheer de minister, u verschuilt zich toch wel achter de NMBS om zelf geen beslissingen te moeten nemen. U bent zo'n voorstander van de modal shift. Er moet van alles gebeuren opdat de mensen de trein zouden nemen. Wat hier op tafel ligt, is dan ook geen goed idee. Het is niet overlegd met de inwoners, noch met de mensen die de trein gebruiken.

Sinds de parkings betalend zijn, zijn de inkomsten daarvan op 5 jaar met 75 % gestegen. Dat is 15 miljoen per jaar. Dat wordt een businessmodel. Dat is toch niet de bedoeling? Parkeren moet dienen om mensen de trein te laten nemen en niet om mensen nog eens geld uit hun zakken te kloppen. Het doet mij denken aan de hele discussie over de loketten, waarbij de lokale politici ook tegen de sluiting van de loketten zijn. De lokale politieke partijen zijn nu ook tegen de beslissingen, ook al zitten er enkele in de regering. Wij vinden het geen goede politiek om mensen aan te sporen de trein te nemen.

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

20 Vraag van Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de ondertunneling van de spooroverwegen in Herentals" (55019649C)

20 Question de Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude relative à l'aménagement de tunnels à l'emplacement des passages à niveau à Herentals" (55019649C)

20.01 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag sluit naadloos aan bij mijn repliek op de vorige vraag. Het gebrek aan ondertunneling van de spooroverwegen houdt al decennialang de mobiliteit in onze stad en regio gegijzeld. Het is dus niet alleen een vraag van onze stad maar van de hele regio om dat eindelijk aan te pakken.

Nu zou het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) samen met Infrabel, één van uw diensten dus, de studie om een haalbare oplossing te vinden die in 2019 gestart zou zijn heropstarten. Wij geven voortdurend vanuit alle geledingen aan hoe dringend dit voor ons is en het is dan ook tergend dat we nu 2022 naderen terwijl die studie nog altijd niet is opgestart.

Ik voel mij stilaan echt een stalker, want om de paar weken vraag ik zowel aan het AWV als aan Infrabel hoever het nu staat. Zij spelen de zwartepiet voor de vertragingen echter altijd elkaar toe. Ik vind dit echt laakbaar. Ik vraag mij af of u hiervan op de hoogte bent en of u iets gaat ondernemen om geen verdere vertraging op te lopen. Die studie moet nu eindelijk afgewerkt worden, zodat de ondertunneling van die spooroverwegen er eindelijk kan komen en onze stad niet langer gegijzeld wordt door de slechte mobiliteit.

20.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Van Camp, Infrabel laat mij weten dat zij van het AWV nog steeds geen gunningsvoorstel heeft ontvangen. Net als de stad Herentals dringt Infrabel regelmatig aan bij het AWV op vooruitgang met betrekking tot deze studie. Volgens de informatie die Infrabel mij bezorgde, is de vertraging dus volledig te wijten aan het AWV. Zoals u weet, ben ik niet bevoegd voor het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer.

20.03 Yoleen Van Camp (N-VA): Mijnheer de minister, zoals gezegd wijzen beide instanties elkaar steeds met de vinger. Het AWV zegt dat de vertraging aan Infrabel ligt, wat ik op papier heb, terwijl Infrabel stelt dat de vertraging aan het AWV te wijten is. Intussen wachten we al tweeënhalf jaar op de start van een studie naar een ondertunneling waarop we al decennia zitten te wachten. Ik hoop dat dit alarmerend genoeg is voor u om erover te waken dat de vertraging effectief niet bij uw diensten zit. Er moet eindelijk vooruitgang komen in dit dossier. Ik zal niet nalaten om dit ook bij het AWV aan te kaarten, want iedereen moet hierin zijn verantwoordelijkheid nemen.

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

21 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Overwegen voor zwakke weggebruikers" (55019668C)

21 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des passages à niveau pour les usagers faibles" (55019668C)

21.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de veiligheid aan onze spooroverwegen is een prioriteit voor ons allemaal. Om het aantal ongevallen aan spooroverwegen terug te dringen, vervangt Infrabel zoveel mogelijk overwegen door veilige alternatieven zoals een tunnel of een brug.

Wegens de budgettaire kostprijs worden er steeds vaker spooroverwegen afgeschaft, met ver omrijden tot gevolg. Niet alleen op de voertuigen, maar ook op de trage weggebruikers heeft dat een enorme impact. Terwijl de omleiding voor een voertuig nog enigszins meevalt, loopt de extra tijd voor fietsers en voetgangers vaak hoog op.

De VVSG sprak in de hoorzitting in onze commissie over het omgekeerde STOP-principe bij de afschaffing van een overweg. De extra rijtijd die de sluiting van een overweg met zich brengt voor zwakke weggebruikers staat niet in verhouding tot de betere veiligheid, in het bijzonder voor die trage weggebruikers. Uit cijfers blijkt dat de meeste incidenten aan overwegen gebeuren met voertuigen en niet met trage weggebruikers. Trage weggebruikers zijn dus de dupe van het sluiten van een overweg. In plaats van de afschaffing van een volledige overweg of de inpassing van een ongelijke kruising met de overweg wordt er op steeds meer plaatsen bekeken hoe men de overweg enkel kan behouden voor fietsers en voetgangers, maar hem af te schaffen voor voertuigen.

Kunt u bevestigen dat het aantal incidenten bij overwegen hoofdzakelijk gebeurt door voertuigen en niet door zwakke weggebruikers en dat de afschaffing van overwegen de veiligheid voor fietsers en voetgangers niet verhoogt?

In hoeveel gevallen ging Infrabel al over tot het sluiten van een overweg voor voertuigen maar niet voor trage weggebruikers?

Zult u als minister Infrabel aansporen de derde keuze, naast de afschaffing en de vervanging van een overweg door een brug of een tunnel, expliciet te onderzoeken bij elke overweg? Zult u dat meenemen in de beheersovereenkomst? Hoe staat Infrabel hier tegenover?

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, Infrabel deelt mij mee dat van 2014 tot 2020 bij driekwart van de ongevallen op overwegen buiten de havengebieden gemotoriseerde voertuigen of zware weggebruikers betrokken waren. Er moet echter ook rekening worden gehouden met het feit dat in bijna een kwart van de ongevallen actieve gebruikers betrokken zijn, dus voetgangers en fietsers. De ongevallen worden haast uitsluitend veroorzaakt door het niet in acht nemen van verkeerstekens en het slalommen tussen gesloten slagbomen. Objectief gezien verhoogt de totale opheffing van een overweg dus de veiligheid voor zowel gemotoriseerde als actieve gebruikers. Voetgangers en fietsers hebben immers geen mogelijkheid meer om de overweg over te steken wanneer de hekken gesloten zijn.

Betreffende uw tweede vraag heb ik nog geen cijfers van Infrabel mogen ontvangen, waarvoor mijn excuses.

Voor uw derde vraag, Infrabel probeert om op gepaste afstanden een fijnmazig net van doorgangen voor voetgangers en fietsers te realiseren in overleg met de betrokken gemeenten. Ik kan dat als minister alleen maar aanmoedigen. Die afstand moet qua maatschappelijke baten en kosten in verhouding staan met het verwachte gebruik.

In het overwegendossier moet er een balans gevonden worden tussen vele belangen. Zo zijn met name veiligheidsproblemen aan de overwegen een grote bron van ongevallen en vertragingen, waardoor men kan spreken van echt zwarte punten in het Belgische spoorverkeer. Van de belangen noem ik nog de sociale cohesie in gemeenten en de impact van eventuele sluitingen op de wegmobiliteit.

Ik breng graag onder de aandacht dat Infrabel nu al volop inzet op overleg en samenwerking met gemeenten, onder meer om de mobiliteit van actieve weggebruikers te garanderen.

Tegelijkertijd is het ook belangrijk dat een herziening van de regelgeving de opheffing van overwegen beter kadert, om aan zowel Infrabel, de gemeenten als de actieve weggebruikers een houvast van objectief vastgestelde criteria te bieden. Zoals reeds eerder aangekondigd, maak ik daar dan ook werk van.

21.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik ben blij met uw mededeling dat een herziening van de regelgeving nodig is. Dat kwam ook heel duidelijk naar voren in onze hoorzittingen. Uit eigen ervaring moet ik u tegenspreken en beamen wat de sprekers in de hoorzittingen onderstreepten, namelijk dat er weinig tot geen overleg is. Ik kijk daarom heel erg uit naar de herziening van de regelgeving, waarvoor ik trouwens ook een wetsvoorstel heb ingediend.

Ik begrijp dat de veiligheid aan overwegen verhoogd moet worden. Misschien is het interessant te bekijken of er nog andere mogelijkheden bestaan om te verhinderen dat weggebruikers slalommen tussen de slagbomen. Zeker in rurale gebieden is de impact van de afschaffing van overwegen immers enorm.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les négociations sociales à la SNCB" (55019673C)

22 Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onderhandelingen bij de NMBS" (55019673C)

22.01 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, vous le savez, mon parti a pour principe de respecter les négociations sociales et de faire confiance aux partenaires sociaux. Il n'est donc pas question pour moi de vous demander à ce stade de vous immiscer dans les négociations en cours entre les organisations syndicales et la direction de la SNCB et Infrabel.

Il ne peut cependant pas être question d'ignorer le contexte de ces négociations et notamment que la marge de négociation est, en partie, déterminée par les moyens publics attribués aux entreprises publiques et au-delà de cela, nous nous trouvons dans un contexte de libéralisation du marché ferroviaire interne porteur d'importants défis pour la SNCB. Or, ces défis concernent toute l'entreprise. Il est évident que les adaptations à venir devront être réalisées avec les cheminots et non pas contre eux. On l'a vu dans d'autres entreprises publiques, notamment bpost et Proximus, les évolutions réussies sont celles qui ont été réalisées avec la confiance des syndicats. Les passages en force n'ont mené qu'à des blocages.

Monsieur le ministre, sans entrer dans le détail des négociations en cours, estimez-vous que les conditions sont réunies pour établir la confiance entre les partenaires sociaux? Estimez-vous que les partenaires autour de la table disposent des outils et moyens suffisants pour aboutir à un accord équilibré? Comprenez-vous les craintes des cheminots face aux défis à venir?

22.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Hanus, je vous remercie de m'interroger sur un sujet aussi important que les négociations sociales au sein des chemins de fer belges. Je comprends tout à fait le souhait des cheminots de disposer des meilleures conditions de travail et des meilleures conditions salariales. C'est légitime comme pour tout travailleur. Il ne m'appartient cependant pas, comme vous l'avez relevé, d'interférer dans les négociations sociales qui ont lieu au sein de cette entreprise publique autonome entre la direction et les représentants des travailleurs, ce qui ne m'empêche pas d'être attentif au respect et à la qualité du dialogue social que j'encourage bien évidemment.

Il est indéniable que la crise du covid a eu un impact budgétaire important sur notre économie et notamment sur la SNCB. Cette situation difficile ne doit cependant pas être répercutée sur les cheminots qui ont continué à travailler de manière admirable pendant la crise du covid. Je les ai remerciés à de nombreuses reprises. Je profite d'ailleurs de l'occasion pour le faire à nouveau.

Pour pallier la perte de revenus de la SNCB, le gouvernement fédéral a décidé, fin juin, de soutenir la SNCB via une nouvelle indemnité forfaitaire de 150 millions d'euros qui vient s'ajouter à la subvention exceptionnelle forfaitaire de 148 millions d'euros accordée par le gouvernement à la SNCB, début février. De même, vous savez, comme moi, que l'accord de gouvernement prévoit d'accorder à la SNCB le monopole en matière de transport des voyageurs pour dix ans. Ce monopole débutera au moment de la signature du futur contrat de service public. Je reste prudemment optimiste quant à l'évolution de la situation sanitaire qui s'améliore de jour en jour, s'il n'y avait le variant delta. Ce n'est qu'avec l'amélioration de la situation sanitaire que nous pourrions entrevoir une amélioration financière structurelle de la SNCB avec le retour des voyageurs.

Malgré cette situation budgétaire, les entreprises ferroviaires ont pu mettre en place un système de remboursement des kilomètres parcourus à vélo par les cheminots entre leur domicile et leur lieu de travail. C'est un premier pas appréciable, mais bien évidemment, pas suffisant.

Par ailleurs, un des éléments essentiels de l'accord de gouvernement en matière ferroviaire est, comme je l'ai dit, l'option d'attribuer directement, pour une durée de dix ans, une mission de service public à la SNCB. Je pense que c'est de nature à apporter des éléments de réassurance utiles aux représentants des

travailleurs quant à l'avenir que le gouvernement souhaite donner à leur entreprise. L'amélioration de la situation financière de la SNCB et le respect du service public sont deux conditions indispensables à la bonne tenue du dialogue social. Elles sont soit réunies, soit en passe de l'être en ce qui concerne la situation financière.

J'espère que sur cette base, les discussions qui reprendront à la rentrée pourront aboutir à un nouvel accord social. Je continuerai à distance à suivre ces discussions, avec l'intention qu'elles se déroulent là où elles doivent avoir lieu, au sein de l'entreprise.

22.03 Méliissa Hanus (PS): Merci, monsieur le ministre, d'avoir pris le temps de répondre à cette question hautement importante pour les travailleurs et surtout pour les représentants des travailleurs qui sont, on peut le dire, très attentifs à la question et très demandeurs de voir un service de qualité maintenu pour notre chemin de fer belge. Je vous remercie également de votre prudence dans votre prise de parole, étant donné les négociations en cours. Je n'hésiterai donc pas à revenir plus tard lorsque nous aurons des nouvelles de ces négociations dans l'espace public.

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

23 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronacontrole bij internationale reizen met vliegtuig of trein" (55019674C)

23 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les contrôles covid dans le cadre des voyages internationaux en avion et en train" (55019674C)

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik hoef u niet uit te leggen dat we in de vakantieperiode, met deze covidomstandigheden, bijzonder alert moeten blijven. Zeker in de luchthavens en de treinstations moeten we voldoende controleren of de reizigers wel aan de voorwaarden voldoen om te mogen reizen. Vorige week moesten we immers vernemen dat positief besmette jongeren in Spanje zonder problemen het vliegtuig naar huis konden nemen. Dat doet uiteraard vragen rijzen.

In hoeverre loopt dit goed in onze luchthavens en in de treinstations met internationale treinverbindingen?

23.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, dit is een interessante vraag voor veel mensen, zo vlak voor de vakantie.

Allereerst wil ik een paar dingen verduidelijken over de verantwoordelijkheden van eenieder bij de coronacontroles bij internationale reizen. De verantwoordelijkheid om op basis van de richtlijnen van de landen van bestemming controles uit te oefenen op de coronaformaliteiten bij de vertrekkende reizigers ligt bij de luchtvaartmaatschappijen. Het is echter de taak van de federale politie om de controle ter plaatse zo te organiseren dat coronaonveilige situaties in de luchthavengebouwen vermeden wordt. Ik verwijs u graag door naar mijn collega van Binnenlandse Zaken, mevrouw Verlinden, voor meer informatie over de coronacontroles die onder haar bevoegdheid vallen.

Wat het spoor betreft, volgens het ministerieel besluit van 28 oktober 2020 is de uitvoering van de controle van het Passenger Locator Form en van de gezondheidsdocumenten de taak van de spoorwegvervoerders die het vervoer verzekeren vanuit een land dat zich buiten de EU en buiten de Schengenzone bevindt. In België gaat het concreet dus enkel om de spoorwegonderneming Eurostar.

Rekening houdend met zijn vervoerplan, dat beperkt is tot één enkele heen- en terugreis per dag tussen Londen en Brussel, en met het heel beperkte aantal reizigers dat de trein neemt wegens de reisbeperkingen die opgelegd worden door de respectieve overheden, verlopen de controles binnen de Schengenterminal van Brussel-Zuid zonder problemen.

Mijn administratie organiseert bovendien vergaderingen met de luchtvaart- en de toerismesector om alle nodige informatie over de coronaformaliteiten te verstrekken. Vervolgens kunnen de verschillende maatschappijen de aangepaste informatie aan de reizigers meedelen.

Deze regering werkt nauw samen met alle betrokken partijen om het controleren van de coronaformaliteiten te faciliteren. Mijn kabinet is en blijft in nauw en regelmatig overleg met het kabinet van mijn collega

Verlinden.

Begin juli hebben onze beide kabinetten deelgenomen aan een vergadering, samen met de federale politie, de Spoorwegpolitie, BAC en het Nationale Crisiscentrum, om de controle van aankomende reizigers te bespreken. Om eventuele problemen en knelpunten te identificeren, werd overeengekomen dat de overheid de controle van de coronaformaliteiten zal uitoefenen op inkomende reizigers, met de focus op reizigers van vluchten uit non-Schengenlanden en reizigers met vertrekpunt in rode zones, zoals bepaald op Europees niveau.

Mijn collega's en ik volgen de ontwikkelingen in de gezondheidssituatie in Europa op de voet. Indien nodig zijn wij bereid aanvullende maatregelen te nemen om de coronacontroles te versterken, maar ieder dient zijn verantwoordelijkheid te nemen.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Uiteraard heeft iedereen zijn verantwoordelijkheid, maar gelet op de situatie in een aantal landen lijkt het me toch belangrijk om alert te zijn. Als men leest dat Brussels Airlines erin slaagt om het coronapaspoort van de meeste vertrekkende passagiers effectief te controleren terwijl andere maatschappijen daar veel minder in slagen, dan vraagt dat toch om de nodige aandacht. Als men bovendien vaststelt dat slechts één terugkerende reiziger op drie het PLF invult en dit slechts mondjesmaat worden gecontroleerd, bijvoorbeeld in de luchthaven, dan meen ik dat er misschien nog verbeteringen mogelijk zijn. Ik vind het dus belangrijk om alert te blijven, zeker gezien de evolutie in onze buurlanden.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55019684C van mevrouw Rohonyi wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

24 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een investering van 25 miljoen euro in de vergroening van de Europese havens" (55019688C)

24 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un investissement de 25 millions d'euros pour rendre les ports européens plus écologiques" (55019688C)

24.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Europa investeert 25 miljoen in de vergroening van haar havens. Het internationaal Consortium genaamd Pioneers staat onder leiding van het Antwerps Havenbedrijf. De subsidie komt uit het Horizon 2020-programma, begint eind 2021 en zou binnen de 5 jaar concrete oplossingen moeten bieden om de uitstoot van broeikasgassen in havens te verminderen, en dit zonder dat hun concurrentiepositie in gevaar te brengen. Een van de belangrijkste hefboomen in deze is uiteraard het inzetten en investeren in de Modal Shift. Het consortium sleepte een subsidie binnen van 19 demonstratieprojecten én deze demonstraties zullen vooral plaats hebben in de Antwerpse Haven.*

Mijn vragen:

Werkt INFRABEL mee aan één of meerdere van deze demonstratieprojecten, zoja, welk, dewelke?

Werkt INFRABEL samen met Railport Antwerpen, het Antwerps Havenbedrijf, ... i.k.v. deze demonstratieprojecten?

Hoe kadert u, mr. de minister, deze ambities, gesteund door Europa binnen uw zeer ambitieuze doelstelling om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen?

24.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer De Spiegeleer, Infrabel deelt mij mee dat hij inderdaad aan het project meewerkt. De PIONEERS-plannen sluiten immers perfect aan bij zowel de ambitie van de huidige regering als bij de bedrijfsdoelstellingen en ambities. Zij kaderen bovendien in de samenwerking met de Port of Antwerp en Railport.

Het ingediende dossier van PIONEERS bestaat uit de volgende grote clusters van projecten: *clean energy production, storage and supply, sustainable model design, modal shift and flow optimization* en *digital transformation*.

Infrabel werkt mee aan een project onder de derde cluster, zijnde *modal shift and flow optimization*. De cluster heeft als doelstelling bij te dragen tot de realisatie van de ambitie het volume van het spoorgoederenvervoer te verdubbelen.

Infrabel werkt nauw samen met het Antwerpse Havenbedrijf en Railport in het kader van het project. Meer specifiek zullen Infrabel, Port of Antwerp en Railport samen een gemeenschappelijk IT-platform ontwikkelen.

Zoals u terecht aanhaalt, streeft de huidige regering naar een forse verbetering van het goederenvervoer per spoor met het oog op een verdubbeling van het volume tegen 2030.

De haven van Antwerpen is een van de pilaren van de Belgische economie. Ze hangt af van een efficiënte en verzekerde aan- en afvoer van massale hoeveelheden goederen. Het spoorvervoer speelt vandaag daarin helaas slechts een beperkte rol.

De haven wordt geconfronteerd met een aantal uitdagingen, waaronder de congestie van de wegen, de nood aan verduurzaming, de niet aflatende groei van het containertransport en de vraag naar meer flexibiliteit en efficiëntie. Het spoor kan een belangrijk antwoord bieden op de aanpak van die uitdagingen.

Infrabel zal vanuit zijn strategische visie de groei van het spoorvervoer actief ondersteunen.

Net als de huidige regering op nationale schaal ambieert Infrabel samen met de Port of Antwerp een verdubbeling van het aandeel van het spoor in het havenvervoer over een periode van tien jaar. Vandaag bedraagt dat aandeel van het spoor in de modal split in Antwerpen slechts 7 %.

Port of Antwerp en Infrabel hebben daarom samen onderzocht wat de noodzakelijke stappen zijn voor een aanzienlijke groei van de handel per spoor. Daartoe hebben zij een *memorandum of cooperation* met elkaar afgesloten. Infrabel streeft ernaar om, in lijn met de doelstellingen van deze regering en samen met alle stakeholders, actief op zoek te gaan naar mogelijkheden om het goederentransport via het spoor uit te breiden.

24.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Het is enigszins geruststellend. Ik dank u ook voor de gedeelde bezorgdheid en de ambitie over dit thema. Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

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

25 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. AnGeLiC" (55019689C)

25 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne AnGeLiC" (55019689C)

25.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Naast het megalomane GEN rond Brussel werken de NMBS en INFRABEL ook aan het zogenaamde AnGeLiC, de regionale voorstadsnetten rond Antwerpen, Gent, Luik & Charleroi.

Proportioneel gezien zijn die regionale voorstadsnetten – zowel als in ambitie als in uitgaven maar een "mager beestje" in vergelijking met het GEN dan. De uitzondering in de agglomeratie even buiten beschouwing gelaten.

Graag had ik de minister gepolst naar de ambitie aangaande de uitbouw van de voorstadsnetten rond Antwerpen en Gent.

Mijn vragen:

Welke ambities koestert u aangaande:

Verhogen van frequentie (treinaanbod)?

Optimalisering van bestaande stations en haltes?

Bekijken en werk maken van de aanleg van bijkomende stations en binnen deze agglomeraties?

Samenwerking met lokale besturen en Mobiliteitsraden in gemeenten binnen deze zones?

25.02 Minister Georges Gilkinet: Met het huidige vervoersplan zal de NMBS haar treinaanbod tegen 2023 met 4,7 % uitgebreid hebben. In dat plan zijn nieuwe IC-verbindingen, meer treinen op de bestaande verbindingen en extra vroege en late treinen rond de steden opgenomen. Ook het voorstedelijke treinaanbod

rond Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi wordt uitgebreid.

De beoordeling van de opportuniteit van nieuwe haltes of de heropening van vroegere haltes kan best worden opgenomen in de regionale vervoersplannen van de vervoersregio's. Dat zijn de gepaste instrumenten om ervoor te zorgen dat de vraag gedragen wordt door alle betrokken actoren inzake mobiliteit. De NMBS is actief in de organen ter zake. Bij de voorbereiding van elk nieuw vervoersplan bekijkt de NMBS dan ook of het wenselijk en technisch en financieel mogelijk is om bijkomende haltes in te richten.

Elk nieuw vervoersplan zal ons een stap dichterbij onze visie 2020-2040 brengen. Het doel is in ieder geval om de frequentie en de amplitude van de dienstverlening te vergroten. Het vervoersaanbod zal onder meer worden versterkt in de grootste agglomeraties van het land zoals Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Hier zullen we het S-aanbod beter ontwikkelen, vooral 's avonds en in het weekend, en het beter bekendmaken.

25.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, ook al is dat voor de agglomeraties in Antwerpen en Gent weinig hoopgevend. Het is opmerkelijk dat die twee agglomeraties in de praktijk verstoken blijven van ernstige investeringen in de voorstadsnetten, zowel op het vlak van extra verbeterde faciliteiten als op het vlak van innovatie, vooral als we zien dat er nog altijd drie diesellijnen tot het GEN rond Gent behoren.

Naast de behoorlijk dure investeringen in blauwe aankondigingspalen en in de onhandige digitale borden in de treinen zelf, blijven de reizigers in de agglomeraties Gent en Antwerpen verstoken van tastbare mobiliteitsinvesteringen op het terrein zelf. Er zijn dus geen extra investeringen op stopplaatsen en er is geen ontdieseling van het regionale netwerk rond Gent. Ik vind het ook een beetje goedkoop dat u naar de vervoersregio's verwijst.

Als men ziet wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het kader van het GEN toebedeeld krijgt, dan frons ik de wenkbrauwen. Ook in Luik hebben ze, in het kader van AnGeLiC, niet te klagen over het voorstadsnet, als men ziet dat de stations van Chaudfontaine, Ougrée en Seraing al heropend zijn. Ook de opening van de haltes Saint-Léonard, Vennes, Cornillon zit al in de pijplijn.

Ik zie hier toch communautaire problemen. Vlaanderen zit in het verdomhoekje als het over de voorstadsnetten gaat. Ik vind dat weinig verrassend, maar zeker opmerkelijk.

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

26 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorzitter van Brussels Airport" (55019751C)

26 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le président de Brussels Airport" (55019751C)

26.01 Frank Troosters (VB): *Twee maanden na het aflopen van het mandaat van Mark Descheemaeker (N-VA) is er nog geen nieuwe voorzitter voor Brussels Airport." Dit was vandaag, op 7 juli, te lezen in De Tijd. De selectieprocedures zouden lopende zijn, aldus de regering.*

Waarom werd er op de algemene vergadering in mei geen nieuwe voorzitter voorgedragen?

Hoe komt het dat de selectieprocedure na 2 maand nog steeds bezig is?

Kan de minister bevestigen dat er sinds enkele maanden wel degelijk kandidaten zijn, wie zijn deze kandidaten en zijn één of meerderen van hen nog steeds in de running? Zo neen, welk is de stand van zaken betreffende de selectieprocedure?

Wanneer zal de nieuwe voorzitter voorgedragen worden?

26.02 Minister Georges Gilkinet: Brussels Airport Company is een privaatrechtelijke onderneming die grotendeels in handen van privé-investeerders is. Dat is niet mijn keuze, het is gewoon een feit. De benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur is een gezamenlijke beslissing van de privéaandeelhouder en de publieke aandeelhouder. De verantwoordelijke is de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM) en dus de minister van Financiën. De selectieprocedure loopt en het is niet

aan mij om commentaar te geven over een benoeming in een privéonderneming.

26.03 Frank Troosters (VB): Uw antwoord heeft blijkbaar niet veel inhoud. We zullen dit verder volgen via de FPIM.

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

27 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de concessiehouders in stations" (55019756C)

27 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien aux détenteurs de concessions dans les gares" (55019756C)

27.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de Minister,*

Op het moment van indiening van deze vraag mocht ik nog geen antwoord ontvangen op mijn schriftelijke vraag met nummer K550606, waarvan de termijndatum overschreden is.

In het antwoord op schriftelijke vraag nr. 492 van 17 juni 2020 (Vragen en Antwoorden, Kamer, 2019-2020, nr. 24) staat te lezen dat op 31 mei 2020 de NMBS 420 concessies had, wat neerkomt op 40.134 m² verhuurde oppervlakte. Reeds in 2020 trokken handelaars in verschillende stations aan de alarmbel (Bruz, 6 juli 2020).

Ze voelden zich tijdens het begin van de coronapandemie in de steek gelaten door de NMBS, aangezien hun omzet stevig achteruit ging door het verminderde aantal passagiers. Daarop besloot de NMBS om een mogelijkheid te voorzien om het concessiecontract met drie maanden te verlengen en om een afbetalingsplan aan te vragen voor de huur tussen maart en augustus 2020. Daarnaast kon men genieten van een vermindering van de huur gedurende de crisismaanden.

Dit brengt me tot het stellen van volgende vragen:

1. Wat is de evolutie van het aantal concessiehouders in stations van de NMBS in de afgelopen vijf jaren? Hoeveel vierkante meter vertegenwoordigen deze in totaal? Graag een gedetailleerd overzicht met een opsplitsing naar:

- het jaartal;*
- het gewest waarin deze gelegen zijn;*
- food of non-food;*
- of het gaat over een automaat of fysieke handelaar.*

2. Hoeveel concessies van de NMBS zijn er verhuurd en hoeveel staan er leeg per provincie? Graag een overzicht.

3. Hoeveel inkomsten genereerde de NMBS uit afgesloten commerciële concessies in de afgelopen vijf jaren? Graag een overzicht met opsplitsing per jaar en naar het gewest waarvoor deze concessies uitgegeven werden.

4. Welke verdere steunmaatregelen voorziet de NMBS voor de concessiehouders in haar stations? Tot wanneer lopen deze?

5. Hoe staat u zelf ten opzichte van structurele steunmaatregelen aan de concessiehouders in stations? Hoe staat u ten opzichte van een samenwerking met hen voor de verkoop van vervoersbewijzen voor de NMBS? Alvast bedankt voor uw antwoorden.

27.02 Minister Georges Gilkinet: *Mevrouw de voorzitter, mijnheer Roggeman, voor het algemeen kader verwijs ik u naar mijn antwoord in de commissievergadering van 22 juni.*

De NMBS heeft mij de cijfers omtrent de evolutie van de concessiehouders bezorgd. Ik zal ze u schriftelijk bezorgen. Alle lokalen die door de NMBS in concessie kunnen worden gegeven, zijn in concessie gegeven. Er worden geen gegevens per provincie bijgehouden. De inkomsten uit de concessies zijn strategische en vertrouwelijke gegevens, waarover de NMBS niet communiceert.

Sinds het begin van de crisis heeft de NMBS er alles aan gedaan om het treinaanbod en de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stations te garanderen. Verschillende maatregelen werden genomen om die dienstverlening te allen tijde in stand te houden, om een snelle doorstart mogelijk te maken van de

verschillende activiteiten in de stations, evenredig met de afbouw van de overheidsmaatregelen. Voor de NMBS was het tevens belangrijk om een commercieel herstelplan aan te bieden aan de concessionarissen in de stations.

De NMBS deelde mij alvast de volgende elementen van dat plan mee:

Een commerciële geste in de vorm van een verlaging van de maandelijkse vaste vergoeding of het maandelijkse gewaarborgd minimum. Die tegemoetkoming bedraagt 20 % sinds maart vorig jaar en bedroeg enkele maanden ook 30 %.

Een afbetalingsplan zonder interesten voor een maximale periode van 24 maanden met betrekking tot de vergoedingen van maart tot en met december 2020. Met die maatregel diende de concessionaris geen vergoeding te betalen tijdens de periode van maart tot augustus en kon hij die later betalen. Dat gaf de concessionarissen ademruimte tijdens deze moeilijke periode.

De verlenging van het contract om meer tijd te geven voor de afschrijving van de investeringen en een uitbreiding van de periode van de inkomsten en, tot slot, aangepaste openingsuren en –dagen.

Deze structurele steunmaatregelen aan de concessiehouders in de stations zijn opgebouwd uit een reeks steunmaatregelen die op verschillende manieren tegemoetkomen aan deze minder evidente periode voor de concessionarissen en voor de hele economie.

Hun algemene reactie ten opzichte van de NMBS is voornamelijk positief. Dat komt ook tot uiting in het beperkte aantal faillissementen. Het merendeel van die failliete ondernemingen bevond zich volgens de gegevens van de NMBS voordien reeds in financiële moeilijkheden. De NMBS gelooft dan ook dat het een solide pakket aan steunmaatregelen is, dat eveneens het gelijkheidsbeginsel respecteert.

27.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben het met u eens dat rendabele concessies in het belang van de NMBS zijn. Niemand heeft iets aan vacante concessies en leegstaande winkelruimtes. Zij brengen de reiziger niets bij en brengen ook niets op voor de NMBS. Het is belangrijk om dat in de komende maanden nog te blijven opvolgen en steunmaatregelen, waar mogelijk, nog te verlengen, omdat de reizigers aantallen nog lang niet op peil zijn. Wij moeten dat nauwgezet blijven volgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

28 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal vrijgegeven rijpaden met opsplitsing per spoorlijn" (55019757C)

28 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre de sillons disponibles avec ventilation par ligne ferroviaire" (55019757C)

28.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de Minister, op het moment van indiening van deze vraag mocht ik nog geen antwoord ontvangen op mijn schriftelijke vraag met nummer K550584, waarvan de termijndatum verstreken is.*

Tot op heden is in ons land enkel de NMBS bevoegd voor binnenlands personenvervoer per spoor. Er rijden echter ook al enkele internationale spoorvervoerders op ons net en onze spoorlijnen spelen een cruciale rol in de grote goederenverkeerstroom van en naar onder andere onze havens en tal van andere bedrijven.

Dat er transparantie heerst over de beschikbare netcapaciteit en de knelpunten hierin is belangrijk om na te gaan welke infrastructuurinvesteringen prioritair zijn.

- 1. Hoeveel rijpaden kunnen er maximaal per spoorlijn of spoorsegment worden vrijgegeven? Graag een overzicht per spoorlijn.*
- 2. Hoeveel van bovenvermelde rijpaden zijn er effectief in gebruik? Graag een overzicht per spoorlijn.*
- 3. Hoeveel rijpaden zijn er nog beschikbaar? Graag een overzicht per spoorlijn.*
- 4. Wat zijn volgens Infrabel de grootste knelpunten in de netcapaciteit, zowel binnen als buiten de piekuren?*
- 5. Worden de gegevens inzake uitgegeven rijpaden door Infrabel gebruikt bij de beslissingen over de opportuniteit van spoorinvesteringen en het bepalen van de spoorprioriteiten?*

28.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, ik denk dat u het schriftelijk antwoord vanochtend hebt ontvangen, maar ik kan het hier wel voorlezen.

28.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, voor mij mag u evengoed verwijzen naar het schriftelijk antwoord, maar misschien is dat een uitdaging voor de diensten.

De **voorzitter**: Het is dan wel belangrijk dat het secretariaat dat antwoord ook krijgt.

28.04 Minister **Georges Gilkinet**: Dat is geen probleem. Het ligt klaar.

De **voorzitter**: De minister verwijst naar het schriftelijk antwoord. Mijnheer Roggeman, u kunt nu repliceren.

28.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb van de kabinetsmedewerkers kunnen vernemen dat Infrabel blijkbaar geen cijfers kan geven over het rijpadgebruik. Dat baart mij wel wat zorgen. Als noch het Parlement noch de minister objectief cijfermateriaal heeft over het gebruik van rijpaden, dan zorgt dat toch voor problemen.

We horen vaak pleidooien van Infrabel voor de versterking van de infrastructuur, voor een uitbreiding van de sporen op drukke lijnen, voor een capaciteitsverhoging op de goederencorridors en voor een uitbreiding van de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Als er daarover geen data bestaan, dan vraag ik mij toch af hoe Infrabel in die nota bijkomende investeringen zal motiveren. Het gaat vaak over projecten die tientallen miljoenen euro's kosten, soms zelfs honderden miljoenen euro's en in het geval van de Brusselse Noord-Zuidverbinding gaat het zelfs over ettelijke miljarden. In het licht van die projecten vind ik het zorgwekkend dat Infrabel niet kan zeggen hoeveel treinen een spoorlijn aankan, hoeveel treinen er vandaag rijden en hoeveel vrije rijpaden er nog beschikbaar zijn. Ik stel mij dan de vraag op welke objectieve basis de grote werven van Infrabel dan berusten.

Dat is vandaag in elk geval een groot hiaat in de verslaggeving van Infrabel. Ik doe dus een vriendelijke oproep om dat vast te nemen en ervoor te zorgen dat een en ander effectief wordt gefundeerd, want hoe kan men aan beleidscontrole doen als er geen cijfers bestaan? Dan kan Infrabel noch u als bevoegde minister gefundeerde beslissingen nemen.

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

29 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Subsidiegelden voor het onderhoud bij Infrabel" (55019758C)**

29 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subsides destinés à l'entretien chez Infrabel" (55019758C)**

29.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de Minister, op het moment van indiening van deze vraag mocht ik nog geen antwoord ontvangen op mijn schriftelijke vraag met nummer K550579, waarvan de termijndatum verstreken is.*

Er wordt voor bijna 140 miljoen euro subsidies gegeven aan Infrabel voor de uitgavenpost onderhoud en beheer. Dit is meer dan een verdubbeling van het bedrag dat in 2019 werd toegekend. Dit brengt me tot het stellen van volgende vragen:

- 1. Hoe motiveert u deze verdubbeling van subsidiegelden voor de aangehaalde uitgavenpost?*
- 2. Hoe wordt het budget verdeeld? Naar welke spoorlijnen gaat dit? Graag een overzicht van de verdeling van deze gelden.*
- 3. Kan u bevestigen dat de 60/40 verdeelsleutel wordt toegepast op de verdeling van deze gelden? Zo neen, wat is de verdeling per gewest? Welk aandeel wordt er voorzien voor Brussel?*
- 4. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 210 van 10 december 2019 (Vragen en Antwoorden, Kamer, 2019-2020, nr. 22), werd vermeld dat Infrabel bezig was met een project om via geolocatie de kosten per spoorlijn in kaart te brengen. Wat is de stand van zaken van dit project? Welke stappen moeten er nog ondernomen worden?*
- 5. Wat is uw visie op de instandhouding van structureel onbenutte spoorlijnen? Moet elke spoorlijn behouden worden, ook als die weinig of geen verkeer kent, zware bijkomende investeringen vraagt en structureel*

verlieslatend? Onder welke omstandigheden wilt u desactivering overwegen? Zijn er spoorlijnen die hiervoor in aanmerking komen, en op welke termijn?

29.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, ik heb het antwoord van Infrabel nog niet gekregen. Zodra ik het ontvang, zal ik het u zo spoedig mogelijk bezorgen. Het kabinet heeft niet alle antwoorden op de interessante vragen van de Parlementsleden ontvangen, waarvoor mijn verontschuldigingen.

29.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik begrijp dat u afhankelijk bent van informatie die u van Infrabel verkrijgt. Ik kan slechts betreuren dat het antwoord vandaag uitblijft. Voor alle duidelijkheid, ook hier betreft het een schriftelijke vraag die opnieuw werd ingediend als mondelinge vraag omdat ik er geen antwoord op mocht ontvangen. De termijn voor het beantwoorden van die schriftelijke vraag was jammer genoeg al enkele maanden verstreken. Blijkbaar is dat toch een probleem. Ik zal dezelfde vraag opnieuw indienen met het oog op behandeling in de periode na het zomerreces, zodat er zeker tijd genoeg is om de benodigde informatie aan te leveren en u er ook de nodige duiding bij kunt geven.

29.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, wij krijgen veel vragen binnen en het beantwoorden ervan vergt veel werk van Infrabel, de NMBS en mijn diensten. Iedereen doet zijn best.

29.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, alle begrip daarvoor. Het is onze job om vragen te stellen en uw taak om ze te beantwoorden.

29.06 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, als gewezen Parlements lid weet ik dat. Geen probleem.

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

30 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hoge immobiliteitsgraad van rijtuigen van de NMBS" (55019763C)**

30 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux élevé d'immobilisation des rames de la SNCB" (55019763C)**

30.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Op het moment van indiening van deze vraag mocht ik nog geen antwoord ontvangen op mijn schriftelijke vraag met nummer K550567, waarvan de termijndatum verstreken is.*

In 2019 bedroeg, volgens het antwoord op schriftelijke vraag nr. 2779, de gemiddelde leeftijd van de treinstellen bij de NMBS 22 jaar. Eerder bleek al dat er elke dag 660 treinstellen defect of in onderhoud zijn (De Standaard, 1 februari 2019). Een lagere beschikbaarheid van treinstellen heeft een grote impact op de capaciteit. De NMBS stelde zelf dat ze tegen 2021 hoogstens één op acht treinstellen onbeschikbaar zou zien. Dit zou 20.000 extra zitplaatsen opleveren ten opzicht van de situatie in 2019.

- 1. Hoeveel treinstellen van de NMBS zijn er dagelijks gemiddeld onbeschikbaar? Graag een overzicht van de voorbije vijf jaren, met uitsplitsing van het type en de leeftijd van het treinstel.*
- 2. Tot hoeveel minuten vertraging leidden technische defecten aan treinstellen van de NMBS? Graag een gedetailleerd overzicht van de afgelopen vijf jaren, met uitsplitsing van de lijnen waarop deze vertragingen plaatsvonden.*
- 3. Wat is de gemiddelde onderhoudskost voor de treinstellen van de NMBS? Wat zijn de meest voorkomende problemen?*
- 4. Heeft de NMBS haar vooropgestelde doel, namelijk het creëren van 20.000 extra zitplaatsen, bereikt? Welke maatregelen werden sinds 2019 genomen om dit te bewerkstelligen?*
- 5. Wat is uw standpunt met betrekking tot deze hoge immobiliteitsgraad van rollend materieel bij de NMBS? Alvast bedankt voor uw antwoorden.*

30.02 Minister **Georges Gilkinet**: Een beetje geduld, want ik vind het antwoord niet meteen.

Mevrouw de voorzitter, kan u het nummer van de vraag nog eens herhalen?

De **voorzitster**: Het gaat over vraag nr. 55019763C.

We kunnen aan de heer Roggeman wat geduld vragen.

30.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik heb zeker geduld, mevrouw de voorzitster, maar ik had begrepen dat de minister binnen tien minuten andere plannen had.

De **voorzitster**: Laten we eerst de volgende vraag bekijken en dan komen we terug bij uw vraag, mijnheer Roggeman.

31 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitrol van de M7-treinstellen op het spoornet" (55019864C)**

31 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement des rames M7 sur le réseau ferroviaire" (55019864C)**

31.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik heb vernomen dat er blijkbaar een probleem zou zijn met de M7-rijtuigen in treinstellen die rijden op lijnen met een spanning van 25 kilovolt. Men stelt vast dat er elektromagnetische storingen aan de assentellers optreden, waardoor in samenspraak met Infrabel is beslist dat er op die lijnen enkel nog één M7-rijtuig per trein mag zijn.

Klopt dat? Wat is de impact daarvan op de verdere uitrol van de M7-treinen? Ik weet niet hoeveel lijnen die spanning hebben en wat gepland is voor de uitrol van de M7-rijtuigen. Ik krijg daarover graag wat meer uitleg.

31.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik verwijst u naar het antwoord dat ik in de vorige commissievergadering gaf naar aanleiding van het actualiteitsdebat over de hittegolven, zowel wat de stand van zaken, de planning van de uitrol en de evaluatie van de eerste preseries betreft.

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

De laatste leveringen in het kader van de eerste bestelling van de M7 zullen volgens de planning in de loop van 2023 plaatsvinden. De laatste Bmx-stuurposten zullen aan 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. Er is sinds de vorige vergadering niets veranderd.

31.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Dat overzicht was mij bekend en er is inderdaad niets veranderd. De mail aan de heer Kerckaert is heel recent. Mag ik uit uw antwoord afleiden dat het technische probleem dat slechts één rijtuig op lijnen met een spanning van 25 kilovolt kan worden ingezet, geen impact zal hebben op de verdere uitrol en de implementatie niet in het gedrang zal brengen? Dat mag ik daaruit besluiten als de initiële planning behouden blijft?

31.04 Minister **Georges Gilkinet**: Neen, ik heb geen verdere informatie, maar ik zal dat nagaan. Ik ben niet zo'n pessimist als u, mijnheer Troosters.

31.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik wil u danken omdat u zich vandaag hebt vrijgemaakt om hier vragen te komen beantwoorden. Ik heb wel regelmatig kritiek, maar u doet het alleszins veel beter dan uw voorganger en ik apprecieer het dat er vandaag extra vragen konden worden beantwoord.

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

31.06 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitster, ik heb het antwoord op de vraag van de heer Roggeman over de hoge immobiliteitsgraad van rijtuigen van de NMBS teruggevonden.

De **voorzitster**: Mijnheer Roggeman, ik veronderstel dat we nu naar het antwoord mogen luisteren.

32 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hoge immobiliteitsgraad van rytuigen van de NMBS" (55019763C) (*voortzetting*)

32 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux élevé d'immobilisation des rames de la SNCB" (55019763C) (*continuation*)

32.01 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, de beschikbaarheid van het rollend materieel van de NMBS wordt uitgedrukt in de immobilisatiegraad. Hoe lager deze graad ligt, hoe hoger de beschikbaarheid. De immobilisatiegraad voor 2020 ligt met 14,6 % al 20 % lager dan in 2013. Het doel voor 2021 is 14,2 %.

Ik zal het aantal incidenten per type van materieel voor de periode 2017-2020 per mail naar u doorsturen. Deze cijfers worden opgemaakt op basis van de toewijzingen van de vertragingen door Infrabel. Een incidentrelaas wordt geregistreerd wanneer de oorzaak een probleem is aan het materieel met een vertraging van meer dan 20 minuten voor de betreffende trein, met een gevolgvertraging van meer dan 40 minuten, inclusief andere geïmpacteerde treinen, met afgeschafte treinen tot gevolg.

Het betreft hier steeds de combinatie van primaire vertragingen aan de defecte treinen zelf en de gevolgvertragingen aan andere treinen, waarvan hun rit verstoord werd omdat ze bijvoorbeeld achter defecte treinen reden.

In de periode 2017-2019 wordt er voor de verschillende types van materieel een toename van het aantal incidenten vastgesteld, vooral veroorzaakt door gevoeligere veiligheidssystemen, structurele verouderingsproblemen, extreme weersomstandigheden en specifieke kwaliteitsproblemen.

In 2020 werd een daling vastgesteld van het aantal incidenten die het gevolg zijn van de impact van het transportplan COVID-19, de verbeteringen op organisatorisch vlak, technische aanpassingen aan het materieel, alsook een zachte winter.

De leeftijd van het materieel varieert tussen 7 jaar voor de Desiro-treinen en 46 jaar voor de MS66-treinen, met een gemiddelde leeftijd van 25 jaar. De betrouwbaarheid van het oudere materieel is een factor 2 à 3 slechter. De geleidelijke instroom van het nieuwe materieel, het type M7, en de buitendienststelling van ouder materieel heeft als effect dat de gemiddelde leeftijd van het materieel zal dalen naar 18 jaar tegen 2023, wat vergelijkbaar is met andere landen.

Het materieel is gevoelig voor de weersomstandigheden. De toename van hittegolven en de recordtemperaturen van de voorbije jaren leidden tot meer materiële storingen zoals tractieproblemen. Ook winterse omstandigheden geven aanleiding tot meer problemen, zoals storingen, problemen met de verwarming, slijtage aan de pantograaf en aan de deuren. Een specifiek actieplan wordt gevoerd om de impact van deze weersomstandigheden te beperken met een focus op preventieve maatregelen in het onderhoud, beheersmaatregelen in realtime en structurele maatregelen om gevoelige componenten te vervangen.

Om de veiligheid van het treinverkeer te verhogen, is beslist al het materieel uit te rusten met het veiligheidssysteem ETCS tegen 2023. Dit nieuwe veiligheidssysteem verhoogt echter de complexiteit van het materieel, waardoor de gevoeligheid voor incidenten toeneemt. De uitrol van dit systeem gaat gepaard met een aantal kinderziektes, waarvoor een actieplan wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de constructeur en Infrabel.

Bij een aanzienlijk aandeel incidenten is tijdens de herstelling geen duidelijke oorzaak gevonden. In sommige gevallen geeft dat aanleiding tot herhalingsincidenten. De invoering van een elektronisch logboek, de uitrol van telemetrie op het materieel voor een automatische verzameling van gegevens en het sturen van alarmen in combinatie met de ontwikkeling van een *technical desk in realtime* en het stellen van een diagnose in *support production* in de werkplaatsen zijn belangrijke acties om de resultaten verder te verbeteren.

De leeftijd van het materieel heeft een belangrijke invloed op de betrouwbaarheid ervan. Daarnaast zijn er nog andere factoren die de betrouwbaarheid beïnvloeden, zoals de complexiteit van het materieel, de intrinsieke kwaliteit van de seriegrootte van het park, het aantal afgelegde kilometers, externe weersomstandigheden en de installatie van het ETCS.

De beste resultaten worden behaald door het meest recente materieel. De oudere types motorrijtuigen met een gemiddelde leeftijd van 46 jaar hebben een betrouwbaarheid die tot drie keer slechter is. Dat is logisch, want dit materieel zal geleidelijk buiten dienst worden gesteld tegen eind 2023.

De beste resultaten worden behaald door het meest recente materieel HLE 18 en HLE 19 voor elektrische locomotieven. De oudere types locomotieven met een gemiddelde leeftijd van 36 jaar hebben een betrouwbaarheid die tot drie keer slechter is.

De **voorzitster**: Mijnheer de minister, kan u afronden?

32.02 Minister **Georges Gilkinet**: Ik ben bijna klaar, mevrouw de voorzitster.

Ook voor de rijtuigen geldt de regel dat het nieuwste materieel, de M6 en M7, de beste resultaten heeft. De NMBS heeft bijkomende M7-dubbeldeksrijtuigen besteld. Zo verjongt het treinmaterieel en neemt het aantal zitplaatsen toe.

En ook uw vreugde, hoop ik, mijnheer Roggeman?

32.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor het uitgebreide en gedetailleerde antwoord.

Een aantal exogene factoren, zoals het weer, is bepalend, maar ook de leeftijd van het rollend materieel en van de tractietoestellen. Gelukkig leven wij op hoop met de levering van de M7-rijtuigen.

Wat mij wel verwondert, is uw uitspraak dat de uitrol van het ETCS voor een bijkomende complexiteit zorgt, en ook voor bijkomende risicofactoren voor het uitvallen van de toestellen. Dat aspect moeten we blijven opvolgen, want het zou jammer zijn dat de toegenomen veiligheid ten koste gaat van de mobiliteit van het rollend materieel.

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

33 **Question de Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les derniers trains de la journée de la ligne 161-162 vers la province de Luxembourg" (55019805C)**

33 **Vraag van Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De laatste treinen van de dag op lijn 161-162 naar de provincie Luxemburg" (55019805C)**

33.01 **Mélissa Hanus** (PS): *Monsieur le ministre, depuis votre entrée en fonction en tant que Ministre de la Mobilité, la rénovation de la ligne 162 et l'augmentation globale de l'offre ferroviaire sur tout le territoire national font partie de vos principales priorités.*

Néanmoins, je voudrais une nouvelle fois vous attirer votre attention sur la mobilité en Province de Luxembourg. Depuis mars 2020, la SNCB a supprimé les deux derniers trains de la journée allant de Bruxelles vers Arlon et Luxembourg et de limiter ceux-ci en gare de Rochefort-Jemelle. Ces derniers partent à 20h37 et à 21h37 de la gare de Bruxelles-Central. La raison invoquée par la SNCB était la crainte d'un manque de personnel dû à la situation sanitaire telle que nous la connaissons. Or, quand nous regardons l'application de la SNCB à l'heure actuelle, soit 16 mois plus tard, les trains IC 2120 et 2121 partent de Bruxelles-Midi mais sont toujours limités à Rochefort-Jemelle. Sans sous-estimer la situation que l'on vit toujours à l'heure actuelle, je me permets d'avancer que l'argument avancé par la SNCB à l'époque me semble devenu obsolète.

En effet, cette décision réduit la possibilité d'excursion des Sud-Luxembourgeois vers la Côte, et plus globalement vers le Nord du pays. Un trajet aller/retour en une journée vers la mer est dès lors sans intérêt ; à peine arrivé, il faudrait déjà repartir. Par exemple, une famille arlonaise partant à 7h30 et arrivant à Ostende à midi devra prendre le train à maximum 17h10 pour pouvoir rentrer chez soi le soir-même. Alors je me réjouis certes de la mise en place d'une offre touristique renforcée pour ces vacances mais la distance entre la Sud du Luxembourg et le Nord du pays doit être pris en compte pour rétablir les trains mentionnés ci-dessus au plus vite, y compris les week-ends.

Mes questions sont dès lors les suivantes.

1) L'argument de la SNCB pour justifier cette limitation en gare de Rochefort-Jemelle est-il toujours d'actualité? Si non, quel critère est utilisé pour limiter ces trains en cette gare?

2) La SNCB a-t-elle l'intention de revenir à la situation "d'avant crise sanitaire", c'est-à-dire que les trains IC 2120 et 2121 poursuivent leur parcours jusqu'à Arlon voire Luxembourg-Ville? Le cas échéant, quels sont les motifs émis par la SNCB?

33.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame la présidente, je vais lire ma réponse le plus rapidement possible. Je m'en excuse déjà auprès des traducteurs.

Comme vous l'avez rappelé, madame Hanus, mes ambitions pour le rail sont grandes. Nous les partageons, me semble-t-il.

Mon ambition première est de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique, ce qui passe par une amélioration de l'offre ferroviaire, mais aussi par la modernisation de l'infrastructure existante, notamment les lignes 161 et 162 que je connais aussi bien que vous.

C'est précisément parce qu'il y a des travaux de modernisation sur ces lignes qu'il n'est pas possible pour la SNCB d'assurer des amplitudes aussi larges que précédemment.

Afin de limiter au maximum l'impact de ces deux chantiers sur la circulation en semaine, ils ont donc été planifiés sur une longue période de temps essentiellement de nuit et durant le week-end. Il y a toujours un choix à faire: soit on va vite et on interrompt tout le trafic, soit on va un peu plus lentement et on travaille la nuit et le week-end.

La SNCB me communique qu'en situation normale, elle assure un dernier départ de Bruxelles-Midi vers Arlon à 21 h 33 avec l'IC 2121, vers Rochefort-Jemelle à 22 h 33 avec l'IC 2122, et vers Namur à 23 h 33 avec l'IC 2123. Ces trois trains ainsi que l'IC 2120 sont actuellement limités à un trajet plus court ou supprimés – c'est le cas de l'IC 2123 – en raison des travaux de modernisation.

Je comprends que ces travaux et l'amplitude horaire réduite qui en découle engendrent des désagréments pour les habitants de la belle province de Luxembourg. Mais, à terme, je suis convaincu que ces travaux leur offriront une véritable alternative à la voiture.

Ces travaux sont nécessaires. Pour pouvoir avancer suffisamment pendant les périodes de nuit, il faut interrompre le trafic, ce qui me désole. Mais c'est une souffrance pour un mieux, dirais-je. Il ne s'agit pas d'une suppression de trains qui est définitive, ni réalisée par plaisir.

33.03 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Bien entendu, l'avancée des travaux aura un impact déterminant pour ces trajets.

Au départ, on justifiait la suppression de ces trains en invoquant le covid. Vous parlez maintenant de travaux. Je vais donc procéder à une analyse plus précise des éléments dont je dispose pour me prononcer officiellement.

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

34 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende problemen met het bagageafhandelingsysteem van Brussels Airport Company" (55019870C)

34 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes persistants rencontrés par le système de manutention des bagages de BAC" (55019870C)

34.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Afgelopen zaterdag was het opnieuw 'prijs' op onze Nationale luchthaven te Zaventem: een technisch defect aan het bagagesysteem zorgde voor heel wat vertragingen voor de reizigers en problemen voor het personeel. Eén van de twee systemen waarmee de bagage wordt afgehandeld, liet het afweten. Daardoor moest alle bagage met slechts één systeem verwerkt worden. Deze technische storing heeft ongeveer twee en een half uur geduurd.*

Op een moment dat de luchthaven opnieuw een beetje herleeft kunnen we zulke problemen missen als kiespijn. Hoewel de mensen ter plekke, in het bijzonder het personeel niet verbaasd zijn van zulke technische problemen en pannes.

Onze vragen:

Wat lag er precies aan de oorzaak van het defect aan het bagagesysteem te Zaventem afgelopen zaterdag 10 juli? Wat waren de gevolgen voor de reizigers, luchtvaartmaatschappijen en het personeel van deze panne?

Welke procedure volgt Brussels Airport wanneer het bagagesysteem uitvalt?

Uit welk bouwjaar dateert het huidige bagagesysteem op Brussels Airport?

Hoeveel technische interventies zijn er de afgelopen vijf jaar nodig geweest aan het bagagesysteem op Brussels Airport?

In de zomer van 2019 waren er ook reeds grote problemen met het systeem. Toen moesten zelfs tientallen vluchten vertrekken zonder bagage. Kan dit deze zomer opnieuw gebeuren?

Na de vele problemen met het bagagesysteem in de zomer van 2019 had BAC garanties gegeven aan de vakbonden op de luchthaven om binnen de twee jaar te investeren in een nieuw bagagesysteem. Zijn die investeringen gedaan door BAC? Welke stappen heeft BAC reeds ondernomen om effectief een nieuw bagagesysteem in te voeren?

34.02 Minister **Georges Gilkinet**: Over het incident van 10 juli laat Brussels Airport Company (BAC) me weten dat een alarm van een van de sorters is afgegaan, terwijl daar geen bagage aanwezig was. Het defect werd veroorzaakt door een breuk in de signalenkabel die naar het alarm gaat. Het is de eerste keer dat er zich een kortsluiting voordeed in het midden van een kabel. Momenteel wordt nader onderzocht hoe er daar een kortsluiting kon optreden.

Ongeveer 3.000 van de in totaal 30.000 verwerkte bagagestukken zijn zaterdag 10 juli niet met hun oorspronkelijke vlucht vertrokken. Door het incident hadden ook 32 van de 172 vertrekkende vluchten een vertraging van gemiddeld 38 minuten. De gevolgen voor het check-inpersoneel, de laders en lossers op het tarmac bleven vrij beperkt. Een grotere impact was er voor het personeel van de afhandelaars in de bagagezaal, het technisch personeel van de luchthaven en de vrijwilligers van de luchthavenuitbater. Zij hebben de achtergebleven bagage gesorteerd en administratief verwerkt om die zo snel mogelijk te kunnen nasturen.

Daarnaast deelt BAC mij mee dat er tal van contingentieplannen bij problemen met het bagagesysteem op Brussels Airport, gebaseerd op verschillende scenario's, in werking treden. Op 10 juli was er een mechanische complicatie aan een van de drie hoofdsorteringsinstallaties. Er is voor geopteerd om de ene defecte installatie te overbruggen en alle bagagestukken over te zetten naar de twee andere werkende sorteerinstallaties.

De procedure werd door het personeel vandaag heel gestructureerd uitgevoerd en van nabij opgevolgd.

Het bouwjaar is voor een technische installatie geen relevante parameter. Jaarlijks ondergaat het bagagesysteem verschillende veranderingen, die continu worden geüpdatet. Daardoor zijn bijna geen elementen van de installatie nog gelijk. De jongste grote update van de software in kwestie werd nog in 2020 opgeleverd.

Elke grote technische installatie wordt continu bekeken en bijgewerkt. In die zin is een technische interventie een dagelijkse praktijk en een deel van de standaardwerking. Het grootste deel van die interventies is uiteraard onzichtbaar voor de passagiers of luchtvaartmaatschappijen. Er zijn dan ook meer dan 6.000 assets, die continu operationeel dienen te zijn. Alle technieken worden minimaal jaarlijks onderhouden en geïnspecteerd tijdens preventie-, onderhouds- en inspectierondes. Bovendien ondergaan de kritieke assets ook extra controlerondes.

Het is de prioriteit van de luchthaven om dergelijke technische problemen terug te dringen tot het minimum.

Sinds de zomer van 2019 heeft de luchthaven grondig ingezet op de ontwikkeling van verschillende contingentieplannen voor specifieke crashscenario's. Die plannen omvatten regelmatige trainingen, workshops, tabletops en praktijkoefeningen.

In de zomer van 2019 werd een vergadering georganiseerd, waarbij BAC de problemen van het bagagesysteem heeft toegelicht aan de vertegenwoordigers van de sociale partners, waaronder de secretarissen van de vakbonden van Swissport en Aviapartner. Op die vergadering is onder andere toegelicht dat BAC wel degelijk miljoenen euro heeft geïnvesteerd in het bagagesysteem om het deels te vernieuwen tegen 2021.

De investeringen zijn niet bedoeld om de installaties volledig te verwijderen of te vervangen. Zoals ik eerder aangaf, worden alle elementen van de bagage-installatie stelselmatig vervangen door nieuwe.

De volgende grote mijlpaal is de vervanging van de volledige screeningapparatuur door de STD3-screening in 2021-2022. De investeringen daarin zijn onverminderd doorgestaan ondanks de covidcrisis. Het nieuwe systeem wordt de komende maanden uitgebreid getest en stelselmatig in gebruik genomen.

34.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord, maar de realiteit is helemaal anders. Ik heb veel mensen aan de lijn gehad over de situatie op de werkvloer en de gevolgen van die panne waren ook heel groot voor mensen die werken in het laden en lossen. Sommige mensen moesten tot elf werkuren per dag presteren en hadden geen tijd om te eten. Voor de werknemers op de luchthaven is de situatie precair. De arbeidsomstandigheden zijn globaal bekeken heel slecht. Na het faillissement van Swissport zien wij dat de mensen bij Alyzia nu werken met interimcontracten, waardoor de arbeidsomstandigheden niet verbeterden.

De werknemers hebben het gevoel dat Brussels Airport onvoldoende inspanningen levert. U antwoordt dat er van alles gebeurd is inzake onderhoud, maar zo ervaren die werknemers het niet. Zij zien veel pannes en problemen op de werkvloer die blijven bestaan. Daarom wil ik u aanraden om ook eens te luisteren naar de mensen die daar werken, want zij vinden dat Brussels Airport onvoldoende investeert in de veiligheid voor de werknemers. Dat is natuurlijk ook van heel groot belang voor de passagiers.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, met de vraag van mevrouw Vindevoghel hebben wij de laatste vraag voor het zomerreces behandeld. Ik dank u voor de extra tijd die u vrijmaakte voor het beantwoorden van vragen in de commissie voor Mobiliteit. De heer Roggeman wenst ons allen via de chat een prettig zomerreces. Daarmee kan ik deze laatste vergadering voor het zomerreces afsluiten.

34.04 Georges Gilkinet, ministre: Ainsi, nous pouvons aller en vacances la conscience tranquille et avec le sentiment du travail réalisé. Je vous souhaite d'excellentes vacances.

Tot een volgende gelegenheid.

De **voorzitter**: Bedankt, mijnheer de minister.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.10 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17 h 10.*