

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

du

MARDI 5 OCTOBRE 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 5 OKTOBER 2021

Namiddag

Le développement des questions et interpellations commence à 15 h 08. La réunion est présidée par M. Jean-Marc Delizée.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 15.08 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

Actualiteitsdebat over geweld op het spoor en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De protestactie van het Securail-personeel" (55020005C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van de spoorwegen in de provincie Luxemburg" (55020233C)
- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressie op de trein" (55020268C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsdiefstallen en vandalisme in en rond de stations" (55020572C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressie tegen spoormedewerkers" (55020843C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressie tegen het spoorwegpersoneel" (55021018C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toenemende mate van agressie tegenover het spoorpersoneel" (55021193C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in de trein" (55021432C)
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressie tegen spoorwegpersoneel" (55021488C)

Débat d'actualité sur la violence sur le rail et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'action de protestation du personnel de Securail" (55020005C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des chemins de fer en province de Luxembourg" (55020233C)
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à bord des trains" (55020268C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de vélos et le vandalisme dans les gares et à proximité de celles-ci" (55020572C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre de collaborateurs de la SNCB" (55020843C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions contre le personnel de la SNCB" (55021018C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La recrudescence des agressions à l'encontre du personnel des chemins de fer" (55021193C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans les trains" (55021432C)
- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions contre les cheminots"

(55021488C)

Frank Troosters (VB): Ik heb de minister al meermaals gewezen op het veiligheidsprobleem bij de spoorwegen. Tijdens de voorbije zomervakantie is er opnieuw een explosie van geweld tegen personeel van Securail geweest, waarbij op tien dagen tijd elf medewerkers van Securail te maken kregen met een arbeidsongeval. Op maandag 2 augustus hebben zij daarom een protestactie gehouden in het station Brussel-Zuid.

Bent u op de hoogte van het aantal ongevallen waarvan sprake?

Kunt u een chronologische volgorde van de plaats, tijdstip, omstandigheden en gevolgen van de feiten geven?

Welke conclusies worden er aan die incidenten verbonden?

Welke concrete maatregelen hebt u genomen naar aanleiding van de zoveelste noodgeval van het personeel van Securail?

Voor de illegale hongerstakingen waren er ministers bereid om bij een fatale afloop op te stappen. Bent u hiertoe ook bereid, mocht er zich bij Securail een fataal geval voordoen?

Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je suis de nouveau interpellé par les commissaires divisionnaires de la province de Luxembourg concernant le rôle de plus en plus important qu'ils sont amenés à jouer dans les problèmes qui sont habituellement du ressort de la police des chemins de fer (SPC). La disparition de la SPC Luxembourg est un fait. Il ne s'agit même plus de la redouter. Depuis ma dernière question sur le sujet, l'équipe a encore perdu un membre. Ils ne sont plus que deux pour toute la province de Luxembourg. Ce défaut de personnel de la police des chemins de fer en province de Luxembourg a pour conséquence que les centres d'informations et de communications 111 de la police font appel aux zones de police en cas de problèmes sur le rail.

Toutefois, les membres de la zone locale ne sont pas formés pour intervenir sur les voies car ceci comporte un risque élevé et une nécessité de formation et d'obtention de brevets spécifiques. Ils interviennent quand même à leurs risques et périls lors de certains faits graves (violences, délits) au détriment de leurs autres missions et surtout des missions des zones locales.

Lors de ma précédente question sur ce sujet, je vous avais demandé si vous aviez des solutions à proposer à cette situation. Vous m'aviez répondu "qu'il fallait tout d'abord que les services affectés à la sécurité des voyageurs jouent pleinement leur rôle. Un partenariat efficace demande une répartition claire des tâches de chacun. Dès qu'il y aura plus de clarté sur ce point entre la police fédérale et la police locale, la coordination avec Securail en sera facilitée et la sécurité en sera certainement améliorée. À côté de ce point essentiel, j'étudierai d'autres pistes et solutions complémentaires, comme l'octroi aux zones de police d'un accès en temps réel aux images des caméras de surveillance de la SNCB".

Monsieur le ministre, où la coordination avec la ministre de l'Intérieur en est-elle concernant la sécurité pour le rail? Avez-vous des retours du personnel concernant un manque de présence de la police des chemins de fer sur le rail? Quelles solutions envisagez-vous de proposer? L'accès aux images de la SNCB aux zones de police locale est-elle effective? Pensez-vous financer une partie des zones locales pour qu'elles puissent s'occuper des problèmes du chemin de fer?

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we kennen allemaal wel iemand wiens fiets ooit is gestolen aan het station. Dat gebeurt vrij regelmatig. Veel mensen gaan ervan uit dat dit een risico is en kopen een goedkope fiets, met de gedachte dat hij misschien gestolen wordt. Dat is wel een vrij groot probleem, zeker in het kader van de modal shift. We willen dat de mensen met de fiets naar het station komen en het is dus belangrijk dat we iets doen aan dit probleem.

Begin september kwam er nog een klacht uit het station in Ronse. De overdekte fietsenstalling werd in juni 2020 in gebruik genomen en meteen toegejuicht omdat ze met een derde werd verruimd en 186 overdekte plaatsen bood. Nu laat de fietsenruimte een slordige indruk na, er liggen kapotte fietsen op de grond die daar

maanden blijven liggen. Niemand voelt zich hier verantwoordelijk voor. De gebruikers zijn teleurgesteld. In de vroege uurtjes lijkt de fietsenstalling op een fietsenkerkhof. Volgens de lokale politie gebeurt 90 % van de diefstallen in de gemeente Ronse in de fietsenstalling van de NMBS. Dat is toch wel een verontrustend cijfer. Daar moet toch iets aan gedaan worden.

Heeft de NMBS cijfers over het aantal uit de eigen fietsenstallingen gestolen fietsen? Zo ja, kunnen we die krijgen? Indien er geen cijfers zijn, wat is de tendens volgens de NMBS? Is er een toename of een afname?

Heeft de NMBS een plan om het vandalisme en de diefstal tegen te gaan in de fietsenstallingen? Hoe ziet dat plan eruit?

De heer De Jonghe, politiecommissaris in Ronse, zegt contact opgenomen te hebben met Infrabel om de fietsenstalling te Ronse onder de loep te nemen. Is Infrabel al ter plekke geweest om de situatie te analyseren? Welke stappen zal Infrabel nemen om de veiligheid te verhogen?

Is het de bedoeling dat agenten van Securail ook surveilleren in de fietsenstallingen van de NMBS? Hoe ziet u dat zelf?

Welk effect heeft het sluiten van 44 stationsloketten door de NMBS volgens u op het aantal diefstallen in en rond de treinstations?

Ik heb vorige keer al aangegeven dat de toename van de agressieproblematiek een maatschappelijk probleem is. Er is meer onzekerheid en ongelijkheid, wat ervoor zorgt dat er ook meer agressie komt, iets waarmee wij niet akkoord gaan. Voor ons is hoffelijkheid immers ook een vorm van solidariteit.

Helaas wordt het spoorpersoneel net als de andere publieke functies steeds meer geconfronteerd met die agressie. De voorbije maanden zijn er verschillende gevallen van agressie geweest bij zowel het spoorwegpersoneel als de mensen van Securail.

Het is duidelijk dat de personeelskaders van zowel de spoorwegpolitie, die weliswaar niet onder uw bevoegdheid valt, als van Securail en het NMBS-personeel ondermaats zijn. Zonder voldoende personeel op de vloer ontstaat er meer agressie en vandalisme. Voor ons is dat de kern van het probleem.

Daarom maak ik enkele opmerkingen.

Ten eerste, wij zien dat bijvoorbeeld de extra opdrachten die het personeel kreeg tijdens de coronaperiode voor problemen zorgden. Zo was er de problematiek van de mondkmaskers, waarbij het personeel moest controleren of ze gedragen werden, wat dikwijls problemen veroorzaakte.

Ten tweede, wij zien dat er een probleem is met personeelstekort en het schrappen van loketten. Door het ontbreken van onderstationschefs sluiten de treinverbindingen bijvoorbeeld minder goed op elkaar aan.

Ten derde, wij zien ook dat het globale tekort aan personeel ervoor zorgt dat er meer agressie is.

Er is voorbije zomer al een brief gepubliceerd van de ACOD Spoor, om u te spreken over de problematiek en ter zake maatregelen te treffen. Hebt u de brief van de ACOD effectief ontvangen? Is die brief al besproken? Wat is uw antwoord op hun grieven?

Wat is uw visie op de problematiek? Begrijpt u dat het spoorwegpersoneel op het terrein zich onveiliger voelt door de personeelsafbouw?

Hoeveel procent van de werkongevallen bij het spoorwegpersoneel van de NMBS en Securail is het gevolg van agressie? Wij zouden graag de cijfers van de voorbije drie jaar krijgen.

De **voorzitter**: Mevrouw Buyst is verontschuldigd, zij is nu in de commissie voor Energie en zal het antwoord achteraf lezen.

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, geweld bij de spoorwegen is spijtig genoeg een recurrent

fenomeen geworden. Er gaat bijna geen week voorbij zonder trieste voorvallen in de treinen en stations. Het gebeurt zelfs in de werkplaatsen van de NMBS, tot steekpartijen toe. Het is echt niet om aan te zien. Ook deze zomer werden heel wat Securailmedewerkers het ziekenhuis in geslagen. Het loopt stilaan de spuigaten uit.

Welke beveiligingsmaatregelen werden er het voorbije jaar genomen ter bescherming van de medewerkers van de NMBS, eventueel met uitbreiding naar Infrabel?

Zijn er plaatsen, stations, parkings of aangelanden waar voorzien wordt in extra camerabewaking?

Ik hoor ook geruchten over een aankomende hervorming van Securail. Kunt u een tipje van de sluier oplichten? Welke ingrepen zullen er daar komen?

Collega Vindevoghel verwees reeds naar de socialistische vakbond, die zelf een aantal voorstellen deed ter verbetering van de veiligheid. Ik wil mij aansluiten bij haar vraag. Ik verwijs ook naar kleinere onafhankelijke vakbonden die in dat opzicht voorstellen hebben gedaan.

Een van de drastischere voorstellen in dat verband was een idee van METISP-Protect, dat vragende partij is voor het gebruik van telescopische wapenstokken door Securail. Dat is nogal drastisch, maar ik had daaromtrent graag uw standpunt gehoord.

Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, ces derniers mois et au-delà des violences structurelles déjà dénoncées au cours de débats précédents dans cette commission, on assiste à une série d'incidents violents à l'encontre des agents de la SNCB et de Securail.

Mes collègues ont fait référence à différentes situations sur le terrain que ce soit dans la province de Luxembourg, à Forest ou à Bruxelles plus généralement. Des agressions ont eu lieu à Liège-Guillemins et le personnel y dénonce un sentiment d'insécurité grandissant.

Il y a quelques mois, j'avais déjà interpellé votre collègue le ministre de la Justice à propos du manque de poursuite des plaintes concernant les employés des sociétés de transport victimes d'agression. La circulaire n° 3/2008 devait être révisée pour ce type de situation particulière. La situation reste pourtant inchangée malgré l'injonction du ministre de la Justice.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la hausse des chiffres des agressions visant le personnel de la SNCB et de Securail? Est-il prévu de renforcer le personnel de Securail ainsi que la police des chemins de fer en collaboration avec vos collègues? Quelles pistes étudiez-vous pour renforcer la sécurité au travail du personnel du rail? Avez-vous des informations concernant le suivi de la circulaire n° 3/2008 et les demandes de votre collègue de la Justice auprès du Collège des procureurs généraux?

Mélissa Hanus (PS): Monsieur le président, le sujet est d'importance. Tous mes collègues députés l'ont formulé à leur propre manière. Lorsque j'ai pris le train d'Arlon à Bruxelles, ce dimanche, j'ai encore vu des situations assez particulières pour nos accompagnateurs et pour nos cheminots.

Cette question me tient fort à cœur. Nul ne devrait craindre pour sa sécurité lorsqu'il se rend à son travail, et certainement pas ceux qui sont au service de la collectivité et en contact direct avec la population. Or, malheureusement, la multiplication des agressions contre les agents de la SNCB n'est pas un phénomène nouveau. Depuis longtemps il a été constaté et reconnu par tous, à tel point que la SNCB avait engagé des campagnes de prévention spécifiques pour attirer l'attention des voyageurs sur ce grave problème.

Sans remettre en cause ce qui a été fait par le passé, force est de constater que les agressions continuent. Cela signifie que les réponses ne sont pas suffisantes pour garantir la sécurité des cheminots. La violence est inacceptable dans notre société. Les pouvoirs publics ont l'obligation de s'y attaquer d'autant plus quand il s'agit de ceux qui sont à son service.

Monsieur le ministre, quelle est l'évolution des chiffres d'agression ces dernières années à la SNCB? Quels sont les résultats de la campagne menée par la SNCB contre le phénomène des agressions envers son personnel? Comment expliquez-vous la difficulté à lutter contre ces agressions? Quelles solutions sont-elles

proposées et mises en œuvre pour y répondre? Entendez-vous les demandes des représentants des cheminots pour faire face à cette situation?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses. Je les écouterai ultérieurement, parce que je dois intervenir en commission du Climat. Je ferai des allers-retours pour pouvoir poursuivre avec mes autres questions.

Kris Verduyckt (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, ik heb over dit onderwerp in het verleden nogal wat vragen gesteld, het is immers geen fenomeen. De vorige sprekers hebben het probleem en het onbegrip ervoor heel goed geschetst.

Ik wil nog even inzoomen op de brief van de ACOD Spoor aan u en minister van Binnenlandse Zaken, mevrouw Verlinden, om die problematiek onder de aandacht te brengen. Wat is er met die brief gebeurd? Ik ga ervan uit dat u de brief goed ontvangen hebt. Hebt u ondertussen rond de tafel gezeten met de vakbonden? Bent u van mening dat er extra Securailmedewerkers en spoorwegpolitie nodig zijn? Welke maatregelen hebt u voor ogen om de veiligheid te verhogen? Hebt u de cijfers van de laatste vijf jaar?

Le **président**: Monsieur le ministre, il y a beaucoup de questions et d'interventions. Je vous invite à y répondre dans un temps raisonnable.

Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je vous remercie pour vos questions.

Geachte leden, ik ben blij om u terug te zien en hoop dat we goed zullen kunnen samenwerken in de komende maanden.

De veiligheid van de passagiers en het spoorwegpersoneel is voor mij een absolute prioriteit. Mijn kabinet en ik volgen van nabij de cijfers betreffende de gewelddaden bij de NMBS en zijn op de hoogte gebracht van de gevallen die in de pers zijn vermeld. Ik zal niet ingaan op de details van de interventies om de privacy van de betrokken personen te respecteren. Aangezien sommige zaken aanleiding hebben gegeven tot een klacht, kan ik ook geen mededelingen doen over lopende zaken.

Eenzijds, blijkt uit analyses van de bedrijfsveiligheidsdienst van de NMBS dat het aantal gewelddaden dat specifiek tegen het personeel van Securail gericht is, niet is toegenomen. Anderzijds, is het aantal interventies door Securailagenten sinds 2019 toegenomen, met een stijging van het aantal arbeidsongeschiktheden na sommige van deze interventies. De stijging vanaf 2019 is vooral te wijten aan het feit dat de NMBS het voor het personeel gemakkelijker heeft gemaakt om fysieke en verbale agressie te melden. Dat is belangrijk.

Wat de vraag van mevrouw Vindevoghel over de arbeidsongevallen betreft, verwijs ik naar het antwoord dat ik gaf op de mondelinge vraag van collega Roggeman in de commissie voor Mobiliteit van 20 januari 2021. Niettemin blijkt uit een onderzoek van de interventies van de afgelopen maanden dat bepaalde verbeteringen kunnen worden aangebracht om het aantal arbeidsongevallen dat zich tijdens deze interventie voordoet te beperken.

Ik werk samen met de NMBS aan een aantal maatregelen.

Ten eerste, heeft de NMBS intern in het kader van haar comité voor preventie en bescherming op het werk een risicoanalyse van agressie opgestart en zal zij de opvolging van arbeidsongevallen in verband met interventies verfijnen. De versterking van het management op het terrein en de verbetering van het opleidings- en begeleidingssysteem zouden ook een effect moeten hebben op het aantal arbeidsongevallen.

Ten tweede, meer in het algemeen wenst de NMBS met haar verschillende partners – politiediensten, ministerie van Binnenlandse Zaken en dies meer – een brede reflectie uit te voeren. Die analyse zal niet alleen gericht zijn op de middelen en bevoegdheden van Securail, maar zal ook trachten de taakverdeling tussen Securail en de politie duidelijker te omschrijven. Het is van belang de rol van elk van hen duidelijk af te bakenen. Bovendien moet er ook aandacht worden besteed aan de adequaatheid van de interventieprocedure alsmede aan de verdedigingsmiddelen en de uitrusting van Securail. Het is tevens van belang dat het publiek weet dat agenten van Securail gerechtelijke politieambtenaren zijn in de zin van de spoorwegpolitiewet.

Ten derde, van mijn kant zal ik de komende weken de organisaties ontvangen die het personeel van Securail vertegenwoordigen, net zoals ik dat heb gedaan met de directie van Securail in augustus 2021. Een eerste ontmoeting tussen mijn kabinet en de personeelsvertegenwoordigers van de ACOD en het ACV is gepland voor de komende dagen.

Par ailleurs, monsieur Arens, comme nous en avons déjà débattu, j'ai interrogé ma collègue, la ministre de l'Intérieur, pour savoir où en était la réforme de la circulaire Duquesne. J'ai insisté sur l'urgence de faire aboutir cette réforme au plus vite, et sur la nécessité de tenir compte de Securail dans l'exercice, afin de dégager des synergies entre services. Il est également primordial d'apporter des garanties quant à une réaction policière adéquate, chacun devant jouer son rôle. La ministre de l'Intérieur m'a confirmé que des discussions étaient toujours en cours entre polices fédérale et locales. Mes collaborateurs attendent de pouvoir à leur tour participer aux discussions. J'aurais pu dire qu'ils sont impatients, parce que c'est le cas.

Concernant les images provenant des caméras de surveillance sur le domaine de la SNCB, l'accès octroyé à la SPC est effectif mais l'accès ne sera pas octroyé aux polices locales. Cet aspect est lié aux discussions sur la réforme de la circulaire Duquesne et sera également abordé prochainement. Plusieurs options techniques sont possibles. Le cas échéant, elles auront un coût non négligeable que l'État devra supporter, en tout cas le ministère de l'Intérieur.

Mijnheer Roggeman, mevrouw Vindevoghel, u stelt terecht dat alle maatregelen die het gebruik van de fiets bevorderen mij na aan het hart liggen. De regering stelde op 24 september met *BE CYCLIST* het eerste federaal actieplan ter promotie van de fiets op, met mij als coördinator. Ik ben dan ook zeer tevreden met het ambitieus plan, waarbij al mijn collega-ministers en staatssecretarissen actie ondernemen.

Een van de assen waaraan ik zelf werk met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie, is het bestuderen van een centraal register tegen fietsdiefstal. Eveneens zal de strijd tegen fietsdiefstallen opgenomen worden in de nieuwe versie van de Kadernota Integrale Veiligheid.

Voor de cijfers van de fietsdiefstallen baseert de NMBS zich voor haar risicoanalyse omtrent veiligheid in fietsstallingen op cijfers van de politie, aangezien fietsdiefstallen in hoofdzaak bij de lokale politie worden gemeld. Door de covidperiode zijn de cijfers waarover de NMBS vandaag beschikt echter niet meer up-to-date en betrouwbaar. De NMBS heeft de indruk dat het aantal fietsdiefstallen niet is verminderd, maar dat de meldingsbereidheid is gedaald, waardoor het moeilijk is om op basis van objectieve cijfers een realistisch beeld van de situatie te schetsen.

De fiets-trein is een winnende combinatie. Daarom werd ik aan een algemeen fietsbeleid. Ik werkte al samen met de NMBS aan een fiets-treinstrategie met snelle verbeteringen en een langetermijnstrategie. De federale regering werkte op mijn initiatief voor de allereerste keer een federaal fietsactieplan uit, genaamd *BE CYCLIST*.

Mevrouw Vindevoghel, Securail is niet 24 uur per dag aanwezig in het station van Ronse. Wanneer Securail patrouilleert in het station van Ronse, wordt de fietsenstalling ook meegenomen. Tot nu toe werden er geen onregelmatigheden vastgesteld tijdens de patrouillemomenten.

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

Ik ben redelijk blij vandaag. U weet dat deze problematiek mij al lang na aan het hart ligt want ik heb u daarover al vaak geïnterpelleerd, ook in plenaire vergadering. Ik ben verheugd, niet zozeer over wat u vertelt, maar vooral over het feit dat er vandaag eindelijk een actualiteitsdebat is en dat ik hiermee niet meer alleen bezig ben. Er zijn immers negen interpellanten en ik heb schriftelijke vragen zien passeren. Ik zie tevens dat mevrouw Verlinden in de andere commissie wordt bevestigd. Ik kan dit alleen maar toejuichen.

Ik heb niet te oordelen over de insteek van de collega's. Voor sommigen gaat het misschien om politiek opportunisme, anderen zijn misschien zelfs niet geïnteresseerd in het antwoord, maar ik ben ervan overtuigd dat een aantal collega's oprecht bezorgd is over de situatie. Als zij zeggen dat de situatie de spuigaten uitloopt, menen zij dat echt.

U geeft geen details over de feiten die er zijn geweest. Daarvoor kan ik nog enigszins begrip opbrengen. Als u komt vertellen dat de cijfers van rechtstreekse fysieke agressie tegen Securailpersoneel zouden dalen, vind ik dat moeilijker liggen, want daarmee minimaliseert u de zaak. Uit de cijfers blijkt immers het tegendeel. In 2019 waren er 86 rechtstreekse gevallen van agressie tegen Securailagenten, in 2020 waren het er 191 – meer dan het dubbele – en in april 2021 zaten we al aan 110 gevallen. We gaan het record dit jaar dus gemakkelijk breken.

Dat brengt mij bij de plannen die er gemaakt worden. Wat wij echt nodig hebben is actie op korte termijn, om de veiligheid van zowel het personeel als de reizigers te garanderen. Dat ontbreekt echter in de uitleg die u hier geeft. Ik zie een aantal zaken die een goede insteek kunnen vormen, maar door het herbekijken van risicoanalyses en procedures is de veiligheid op het spoor morgen in de stations en de treinen niet verbeterd.

Ik zal met veel belangstelling volgen wat u allemaal gaat doen en kijk vooral uit naar de beheersovereenkomst. Ik heb het aspect persoonsgebonden beveiliging in uw beleidsplannen compleet gemist. Ik kijk dus uit naar wat op dat vlak zal gebeuren. Indien u het gesprek met Securail wil aangaan, raad ik u aan om niet alleen met de directie of de vakbondsvertegenwoordigers te praten. U gebruikt het openbaar vervoer en ik raad u aan om met willekeurige Securailagenten in de stations en op de trein te spreken. Daarvan zult u veel meer leren dan van de gesprekspartners die u voor ogen heeft.

Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je suis heureux de savoir que vous avez placé ce dossier parmi vos urgences, car il est vrai que c'est très important. En tant que bourgmestre, je suis membre d'un collège de police dans lequel nous sommes réellement confrontés à un manque de présence policière dans nos différentes zones. Vu la faible présence de la police des chemins de fer dans notre province, cela devient presque impossible à gérer. Nous finançons déjà une série d'agents de police sur la zone, au moyen de budgets communaux.

Soit vous trouvez un accord avec votre collègue de l'Intérieur, soit je vous demande de prendre en charge les heures de prestation des policiers de notre zone. En tant que commune, nous devons le faire. J'insiste donc vraiment pour que soit trouvée une solution.

Lorsque des problèmes de cette importance se présentent, j'ai pour habitude de poursuivre mes interventions et interpellations jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée. C'est donc ce que je ferai.

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik meen dat wij onderschatten wat dit voor het personeel betekent. Stel u voor dat u een hele dag gewerkt hebt en aan het einde van uw prestatie problemen krijgt door agressie.

Besef wat dat betekent voor al die werkende mensen, die bang naar hun werk gaan en die riskeren met agressie te maken te krijgen. Wij moeten daar echt ernstige maatregelen tegen nemen. U hebt al een aantal dingen gezegd over onder andere uw plannen voor fietsen. Ik hoop dat het met die plannen vooruit gaat.

U onderschat echter de gevolgen van al die besparingen op het personeel. Als vele mensen alleen achter het loket staan en er niemand anders aanwezig is, riskeert men natuurlijk meer agressie en meer problemen. Er moet genoeg personeel zijn, ook bij Securail. Nu moeten die mensen van het ene probleem naar het andere lopen. Zij kunnen echter niet overal tegelijk zijn. Volgens wat ik van de vorige spreker hoor, is er in bepaalde regio's zelfs niemand meer. Hoe kan men dat dan in orde brengen? Er moet ernstig geïnvesteerd worden op dat vlak, want anders komt het nooit in orde.

Kris Verduyckt (Vooruit): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord. Dit is een zeer belangrijk thema. Vandaar dat er meerdere vragen over worden gesteld.

Wij moeten niet flauw doen, de trein is een deel van de maatschappij. Wij zien agressie langs het voetbalveld, wij zien agressie in het verkeer, wij zien agressie in winkels. Heeft de coronacrisis daarin meegespeeld? Ongetwijfeld.

Het probleem waar wij ons vandaag op fixeren, is de agressie op de trein. Wij riskeren daardoor passagiers kwijt te raken. De mensen moeten zich immers veilig kunnen voelen op de trein. Dat geldt niet alleen voor iedere werknemer, maar ook voor iedere passagier op de trein. Dat is een kwetsbare plaats.

Ik ben tevreden dat u ter zake toch een aantal insteken geeft. Ik wil u aanraden om verder met de partners te blijven overleggen en naar oplossingen te zoeken.

De heer Troosters zei dat u moet luisteren naar de Securailagenten, omdat die het beter kunnen vertolken dan de vakbonden. Dan heb ik het gevoel dat hij de brief van de vakbonden niet gelezen heeft, want die staat vol met bezorgdheden en voorstellen. Ik vond zijn opmerking dus een beetje naast de kwestie.

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord.

Het aantal gewelddaden op zich mag dan misschien niet toenemen, maar uit het aantal gevallen van arbeidsongeschiktheid blijkt duidelijk dat de ernst van de geweldplegingen in stijgende lijn gaat.

Dat is een zorgwekkende trend, want wij zien dat niet enkel bij het spoorwezen maar ook bij heel veel mensen die een openbaar ambt vervullen met een schijnbare gezagsfunctie. Het meest markant is dat uiteraard bij de politie, ook bij interventies in de grote steden. In het Brusselse moeten zelfs brandweermannen vrezen voor hun veiligheid. Nu zien wij dezelfde zorgwekkende trend opkomen bij de spoorwegmedewerkers.

Het is duidelijk dat iedereen, over partijgrenzen heen, het erover eens is dat er nood is aan een krachtig signaal. De boodschap dat iedereen van onze medewerkers moet afblijven moet centraal staan. Er is nood aan verdere maatregelen. Er is nood aan meer camera's, meer toegangscontroles en meer bewaking, ook in ons spoorwezen. U belooft verbetering en ik hoop van ganse harte dat u die kan realiseren.

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

Effectivement, les faits de violence, que ce soit en Belgique ou dans les pays voisins tels que l'Allemagne ou la France, sont inquiétants, que ce soit pour le rail ou, plus globalement, pour les agents de la fonction publique. Ce phénomène doit nous inquiéter.

Je me réjouis des réponses apportées par le ministre qui sont des réponses d'ensemble avec un travail qui doit être partagé avec la ministre de l'Intérieur mais aussi avec le ministre de la Justice car il faut agir sur tous les maillons de la chaîne, que ce soit par rapport aux mesures de renforcement de la sécurité sur le terrain mais également au suivi des plaintes et à la collaboration avec la police du rail.

Monsieur le ministre, je me réjouis également d'entendre que vous avez votre travail et vos réflexions sur la concertation qui se tiendra encore prochainement avec Securail et les représentants des travailleurs. C'est extrêmement important et je pense que nous devons avoir à nouveau ce débat dans quelques semaines pour voir ce qui aura pu être engrangé en la matière. Je vous remercie déjà pour les réponses que vous avez pu apporter aujourd'hui.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Actualiteitsdebat over de Arsenaalsite in Gent en toegevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de Arsenaalsite in Gentbrugge" (55020090C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tweede ronde in de verkoop van de Arsenaalsite" (55020185C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite te Gent" (55020422C)

- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55020529C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55020616C)

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke invulling van de Arsenaalsite in Gentbrugge" (55020633C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent" (55021079C)

- Jan Briers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arsenaalsite in Gent (2)" (55021460C)

Débat d'actualité sur le site de l'Arsenaal à Gand et questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de l'Arsenaal situé à

Gentbrugge" (55020090C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le second tour dans la vente du site de l'Arsenaal" (55020185C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55020422C)
- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55020529C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55020616C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'occupation temporaire du site de l'Arsenaal à Gentbrugge" (55020633C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand" (55021079C)
- Jan Briers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le site de l'Arsenaal à Gand (2)" (55021460C)

Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, het is de derde keer dat ik u vragen stel over de Arsenaalsite in Gent.

De site van 13 hectare, een voormalige werkplaats van de NMBS in Gentbrugge met een enorm potentieel voor stadsontwikkeling, staat momenteel te koop. De stad en de NMBS hebben samen een visie uitgewerkt met het oog op de creatie van een nieuw stadsdeel van de toekomst, met een mix van kleinschalige maakindustrie, experimenteerruimte en ruimte voor betaalbaar wonen. Die visie geniet ook een groot draagvlak in Gent, onder meer bij de buurtbewoners. Naar verluidt zouden er voor de site, die nu al enkele maanden te koop staat voor een stelprijs van 30,6 miljoen euro, al biedingen binnen zijn van meer dan 60 miljoen euro en loopt er momenteel een derde biedingsronde.

Mijnheer de minister, in mijn stad woedt een fel debat over de wenselijkheid om die site al dan niet geheel of gedeeltelijk in publieke handen te houden. Bij veel mensen bestaat immers terecht de vrees dat, gelet op het commerciële opbod op die site, het gevaar van speculatie om de hoek loert en een privéontwikkelaar, omdat hij voor de site immens veel geld zou neergeteld hebben, zou eisen dat hij daarmee zijn zin kan doen, ondanks de mooi uitgewerkte visie.

Op 5 juli heeft het stadsbestuur u een brief gestuurd – ik heb de kwestie een week later bij u aan de orde gebracht – met de vraag of het de site alsnog op zijn minst gedeeltelijk kan verwerven via aankoop of onteigening om minstens de functie van betaalbaar wonen te verankeren. U hebt midden juli geantwoord dat u de beweegredenen van de stad begrijpt, een juridisch onderzoek naar de mogelijkheden zou voeren en de NMBS zou vragen om met de stad aan tafel te gaan zitten. Ondertussen zijn we drie maanden later. Er is nog geen antwoord gekomen op die brief. Er is ook geen overleg geweest tussen de stad en de NMBS. We horen niets van de NMBS, maar natuurlijk loopt de verkoopprocedure voort. We vrezen dat we mogelijk voor voldoende feiten worden gesteld. Dat zou toch bijzonder jammer en een grote gemiste kans zijn.

Hoe zit het nu met de verkoopprocedure? Is ze afgelopen? Hoeveel biedingen zijn er ontvangen? Wat is het hoogste bod? Is er al beslist aan wie de site zal worden verkocht?

Hebt u onderzocht of het mogelijk is of de stad alsnog minstens een gedeelte van de site zelf kan verwerven om de functie van betaalbaar wonen te kunnen realiseren?

Mijn tweede vraag gaat over de tijdelijke invulling van de site, want zo'n site ontwikkelt men natuurlijk niet op korte termijn. Daarom werd ook een oproep gelanceerd voor de aanstelling van "een concessiehouder die tot 31 december 2025 activiteiten wil opzetten die voor de wijk en haar inwoners een meerwaarde vormen en op die manier leegstand en verwaarlozing van de site te vermijden". Op 5 juli raakte bekend dat Revive hiervoor de geprefereerde kandidaat is. Er werden onderhandelingen opgestart, maar ik vernam dat zij moeilijk verlopen, onder meer wegens de voorwaarden op basis waarvan de overeengekomen periode voor de tijdelijke invulling kan worden ingekort.

Volgens nieuws heet van de naald zou er toch een concessieovereenkomst zijn gesloten met Revive eind vorige week. Kunt u dat bevestigen? Zo neen, over welke elementen bestaat er nog discussie?

Kunt u ook bevestigen dat het wel degelijk de bedoeling is om de tijdelijke beheerder aan te stellen tot 31 december 2025, zoals vermeld in de oproep van de NMBS?

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, collega Vandenbroucke heeft de situatie al zeer goed

geschetst. De procedure met verschillende rondes voor de biedingen door kandidaat-kopers is lopend. Volgens mijn informatie werd de recentste ronde gesloten op 3 september en bedroeg het hoogste bod toen 61 miljoen euro.

In eerdere besprekingen in de commissie stelde u dat de mogelijke onteigening van het terrein op tafel lag. Overweegt u dat nog steeds en hebt u daarover overlegd met de NMBS of hebt u ervoor gekozen om de lopende procedure te respecteren? Is er nog ander vastgoed van de NMBS of Infrabel waarvoor u een onteigeningsprocedure overweegt en, zo ja, voor welke immobiliën?

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, normaal gezien hadden de geïnteresseerden tot 13 augustus 2021 de tijd om te bieden. Dat was afgesproken met de projectontwikkelaars. Wat de PVDA vreesde en had voorspeld, komt nu uit: de prijs van de gronden is door het dak gegaan. Zoals vorige sprekers al opmerkten, lekte inmiddels uit dat er een bod op tafel ligt van 61 miljoen euro, terwijl de instelprijs 30 miljoen euro bedroeg. Het project is dus absurd en contraproductief om de wooncrisis aan te pakken.

Wanneer de grondprijs voor een nieuw project zo hoog is, staat het vast dat een privéontwikkelaar de site niet op een sociale manier zal ontwikkelen. Er is namelijk een luxeverdienmodel nodig om uit de kosten te geraken en winst te maken. Door haar aanpak is ook de NMBS-directie verantwoordelijk voor de situatie.

Zowel u als de burgemeester van Gent blijft spreken over een overleg met de NMBS. Wij vragen ons echter af of er een overleg is met de NMBS over de Arsenaalsite. Wij hebben alvast niet die indruk. Ons lijkt het dat de NMBS geen oog heeft voor de sociale gevolgen van de verkoop per opbod. Nochtans is de NMBS een overheidsbedrijf en zou zij zich dus voorbeeldig moeten gedragen. U bent minister, Ecolo levert de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS. Dat brengt u dus in een unieke positie om een positieve bijdrage te leveren aan de strijd tegen de Gentse wooncrisis. U zit effectief aan de knoppen.

Gisteren sleepten nog 38 sociale organisaties, waaronder de vakbonden, de Vlaamse regering voor haar woonbeleid voor de rechter. Na de klimaatzaak zien wij nu dus ook de woonzaak. Momenteel staan in Vlaanderen 155.000 gezinnen op een wachtlijst voor een sociale woning. Ook is 47 % van de privéhuurwoningen van ontoereikende kwaliteit en besteedt 52 % van de privéhuurders meer dan een derde van zijn inkomen aan huur. De toegang tot betaalbaar wonen is dus een acuut probleem, ook in Gentbrugge.

Mijnheer de minister, hoe zit het met het overleg tussen de NMBS en de stad Gent? Zal de stad Gent een deel van de gronden kunnen verwerven? Staat u daarvoor open? Hoe zal dat concreet gebeuren?

Hoe zit het met de onteigeningsprocedures? Hebt u stappen ondernomen om ze op gang te trekken?

Staat u achter het verkoopbeleid van de NMBS?

Neemt u maatregelen om het beleid van de NMBS op dat vlak structureel bij te sturen of zullen in de toekomst opnieuw waardevolle stadsgronden per opbod worden verkocht?

De **voorzitter:** Mevrouw Vindevoghel, u sprak wat te lang.

Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, collega Vandenbroucke heeft reeds een goede inleiding gegeven; ik zal de situatie niet opnieuw schetsen. Ik neem aan dat de bijkomende biedingsrondes vanuit financieel perspectief gebeurd zijn.

Werd u vooraf in kennis gesteld van de bijkomende biedingsrondes? Werd een medewerker van uw kabinet betrokken bij voorafgaand overleg in de NMBS? Hoe ver staat het nu met de biedingen? Ik heb het dan onder meer over de gesprekken met de stad Gent en het denkspoor van de onteigeningen.

Jan Briers (CD&V): Mijnheer de minister, hoeveel biedingen ontving de NMBS voor de Arsenaalsite bij respectievelijk de eerste en de tweede ronde? De tweede ronde liep af op 3 september 2021. Wie is de koper? Voor welke finale prijs verwerft die de volledige site of een gedeelte ervan?

De stad Gent zou een gedeelte van de site willen verwerven. Welke mogelijkheden bestaan er daarvoor? Worden daarvoor nog stappen gezet? Daarbij wil ik even verwijzen naar Tour & Taxis in Brussel. Dat

voormalig goederenstation kreeg daar een zeer geslaagde herbestemming, waar heel Brussel van geniet. De vastgoedontwikkelaar heeft daar in samenspraak met de stad Brussel een landschapspark, een evenementenlocatie, een bedrijvent centrum en een gemengde woonwijk gerealiseerd, inspirerend om er te wonen, te werken, te spelen en te ontspannen. Dat alles gebeurde met respect voor de authenticiteit en het architecturaal erfgoed. Hebben de NMBS en de stad Gent de vergelijking met Tour & Taxis al eens kunnen maken?

Daarnaast heb ik nog specifieke vragen over de culturele invulling. De Gentse cultuursector zou graag een tijdelijke invulling willen geven aan de site. Er zou sprake zijn van een eenvoudige opzegclausule in het contract. De NMBS of de nieuwe eigenaar kan de overeenkomst voor de tijdelijke invulling eenvoudig opzeggen met een opzegtermijn van zes maanden. Voor potentiële partners is dat natuurlijk een zeer groot probleem. Sta mij toe te zeggen dat de NMBS de site in een erbarmelijke staat achterlaat. De voorbije twee jaar is de site namelijk ernstig ge vandaliseerd. Om er nieuwe activiteiten te kunnen ontwikkelen, zal men fors moeten investeren. Een eenvoudige opzegclausule maakt investeren dus zo goed als onmogelijk. Klopt het dat men die opzegclausule wil? Is dat niet nefast voor het investeringsplan van de tijdelijke initiatieven?

Daarnaast stel ik vast dat de onderhandelingen zeer lang duren. De NMBS koos ervoor om de tijdelijke invulling los te koppelen van de definitieve invulling. De tijdelijke invulling werd voor de zomer gegund.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de tijdelijke invulling losstaat van de definitieve invulling? Men wacht met andere woorden dus niet op een definitieve koper om de tijdelijke invulling te realiseren?

Tot slot, voor de tijdelijke invulling maken verschillende organisaties zich zorgen over de potentiële vervuiling op de site die een invloed op de gezondheid van de gebruikers van de site zou kunnen hebben. Is die vrees gegrond? Neemt de NMBS maatregelen om de eventuele vervuiling of aanwezigheid van schadelijke stoffen te beperken?

Minister **Georges Gilkinet**: Geachte leden, we hadden het in de commissie al meermaals over onderhavig dossier. De NMBS laat mij weten dat zij geen commentaar zal geven op het aantal betrokken partijen noch op de bedragen die circuleren, totdat de verkoopakte is gesloten. Op een aantal van uw vragen kan ik dus geen antwoord geven. Dergelijke procedures zouden tot een betwisting of beroep kunnen leiden en de eerbiediging van de vertrouwelijkheidregels is van essentieel belang voor de goede afloop.

De NMBS heeft sinds 2018 meegewerkt aan de conceptstudie die door de stad Gent voor de toekomst van de Arsenaalsite werd uitgevoerd. De samenwerking werd opgezet omdat zowel de NMBS als de stad beseftte dat de uitwerking van een gezamenlijke visie op de toekomst van de site belangrijk was.

De conceptstudie onderzocht hoe een monofunctionele werkplaats kan worden getransformeerd tot een vernieuwend, verweven en verbonden stedelijk knooppunt. De toekomstige koper moet zich baseren op de uitgewerkte visie, die rekening houdt met de erfgoedwaarde van de gebouwen, met de draagkracht van de buurt en met de geldende beperkingen qua bouwhoogtes. Om een verweven stadsdeel tot stand te brengen, is er voorzien in ruimte voor diverse vormen van wonen. Het gaat onder meer over sociaal en betaalbaar wonen. Hiervan werden de resultaten opgenomen in de documenten van de marktconsultatie voor verkoop.

De NMBS beklemtoont dat de lopende verkoopprocedure het resultaat is van een maandenlange goede samenwerking tussen de stad en de NMBS. Ook de toekomstige tijdelijke bezetting is het resultaat van het intense overleg tussen de beide partijen. De NMBS acht zich gebonden een marktconsultatie te organiseren door middel van een open en transparante procedure, in het licht van de algemene beginselen van gelijkheid, niet-discriminatie en transparantie. Daarom oordeelde de NMBS dat een rechtstreekse verkoop aan de stad uitgesloten was.

Zoals ik in juli in de commissie aankondigde in reactie op de brief van de stad, heb ik ondertussen de verschillende wettelijke mogelijkheden laten onderzoeken. Dat onderzoek maakt duidelijk dat de vastgoedoperaties van de NMBS aan verschillende wetgevende en reglementaire teksten onderworpen zijn. Die teksten zijn echter niet op alle punten met elkaar in overeenstemming. De conclusies van de studie luiden als volgt. Ten eerste, op middellange termijn zal er werk moeten worden gemaakt van wijzigingen in hetzij het beheerscontract, hetzij de wet van 1991, hetzij beide. Ik hoef u er niet aan te herinneren dat ik op het moment werk maak van een nieuw beheerscontract tussen de NMBS en de Staat. Ten tweede, in het

huidige Belgische wettelijke en contractuele kader is een rechtstreekse verkoop aan lokale overheden in strijd met de Europese wetgeving en de mededingingsverplichtingen.

Zolang er tegenspraak bestaat tussen het beheerscontract en het primair Europees recht handelt de NMBS juridisch het meest correct door dat laatste na te leven in het dossier van de Arsenaalsite. In mijn antwoordbrief van juli 2021 aan de NMBS en de stad Gent heb ik hen uitgenodigd om rond de tafel te gaan zitten en hun respectieve intenties aan elkaar te verduidelijken. Beide hebben intussen laten weten hier gevolg aan te zullen geven. Een dergelijk overleg zal in de komende weken plaatsvinden. De NMBS bevestigt mij alleszins dat de stad als stakeholder en via haar stedenbouwkundige bevoegdheden in alle gevallen ook betrokken zal blijven bij de latere ontwikkeling van de site.

Over de geldende regels voor de onteigeningsprocedure en de voorwaarden daarvan hebben we het uitgebreid gehad in de vergadering van 6 juli 2021 van de commissie voor Mobiliteit. Ik zal echter enkele elementen herhalen van wat toen reeds gesteld werd, aangezien zowel de heer Roggeman als mevrouw Vindevoghel kennelijk ervan uitgaat dat het al dan niet opstarten van een onteigeningsprocedure een federale bevoegdheid is. Door de zesde staatshervorming kregen de gewesten de bevoegdheid voor onteigeningen. De betrokken lokale overheid moet dus de procedure en de voorwaarden in het Vlaams onteigeningsdecreet volgen. Een dergelijke procedure kan enkel wanneer de verwerving van het goed noodzakelijk is in het kader van het algemeen belang. Er mag ook geen andere mogelijkheid van verwerving zijn. De beslissing tot onteigening moet bijgevolg door de lokale overheid in kwestie gemotiveerd worden in het licht van doeleinden van algemeen belang, conform het Vlaams decreet.

Het is dus niet aan de federale overheid om zich uit te spreken over de opportuniteit van een beslissing om een procedure van onteigening op te starten. Wel moeten de federale autoriteiten bijkomend hun toelating verlenen via een koninklijk besluit ingeval een dergelijke procedure de onteigening van een onroerend goed van de spoorbedrijven zou betreffen, op basis van de afweging of het vastgoed in kwestie nog nuttig is voor de spoorwegexploitatie. De redenering achter die bijkomende bescherming tegen onteigening is duidelijk. Indien spoorwegbedrijven zouden kunnen worden onteigend zonder die controle, zouden spoorwegactiviteiten niet altijd en overal verzekerd zijn.

Ik heb de exacte procedure reeds in de vorige commissievergadering toegelicht. Het opstarten van een dergelijke procedure lijkt mij voorlopig nog niet aan de orde. Ik wacht in eerste instantie het overleg tussen het stadsbestuur en de NMBS af.

Tot slot, mijnheer Vandenbroucke en mijnheer Briers, wat de tijdelijke invulling betreft, de tijdelijke bezetting werd onlangs aan Revive toegekend. Het is een mooi voorbeeld van het intens overleg en de samenwerking van de voorbije maanden tussen de stad en de NMBS. In afwachting van de stedelijke ontwikkeling heeft de NMBS in nauwe samenwerking met de stad Gent het licht op groen gezet voor een ambitieuze tijdelijke invulling van haar voormalige centrale werkplaats. De Gentse onderneming Revive krijgt de opdracht om in de periode 2022-2025 de site nieuw leven in te blazen. Het gaat onder andere om sportactiviteiten en culturele activiteiten, onderwijs- en onderzoeksinitiatieven, opslagruimtes voor ondernemingen en het opzetten van een *foodhall* en een microbrouwerij.

Revive en de stad hebben de plannen in september aan de buurt voorgesteld tijdens een infomoment op de site. Mijnheer Briers, de tijdelijke en permanente invulling verliep volgens de verschillende procedures. De respectieve toekenning gebeurt dus inderdaad onafhankelijk van elkaar.

Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt heel veel informatie op ons losgelaten, wat wij appreciëren. Daarom stellen wij immers de vraag.

Ten eerste, verbaas ik mij wel zeer over uw uitspraak dat de verkoopprocedure het resultaat is van een maandenlange goede samenwerking tussen de stad en de NMBS. Vorige week hebben wij het daarover gehad in de gemeenteraad van de stad Gent en daar werd op zijn minst de omgekeerde indruk gewekt. Op 6 juli hebt u in het Parlement verklaard dat u naar aanleiding van de brief die de stad heeft gestuurd, verwacht dat de NMBS zou samenzitten met de stad. We zijn drie maanden later en er is geen enkel signaal gekomen vanwege de NMBS en nu zegt u dat u voor een aantal zaken nog het overleg tussen de stad en de NMBS afwacht. Ik durf u te vragen om als bevoegd minister de NMBS aan te sporen eindelijk contact op te nemen met het stadsbestuur om klaarheid te scheppen over haar intenties met de site. De Gentenaars

hebben daar recht op.

Ten tweede, u was zeer duidelijk wat de mogelijkheid tot rechtstreekse verwerving van een gedeelte van de site betreft. Dat kan dus niet. De enige deur die nog op een kier staat, hoewel niet evident, is een onteigeningsprocedure, waarvoor het initiatief bij de stad ligt volgens de voorwaarden opgenomen in het Vlaamse decreet. Men moet namelijk motiveren waarom de onteigening noodzakelijk is met het oog op het algemeen belang en er mag geen andere mogelijkheid tot verwerving bestaan. Persoonlijk denk ik dat aan die twee voorwaarden zou kunnen worden voldaan, als men de zaak goed motiveert, maar dat is een beslissing voor het stadsbestuur.

Wat de tijdelijke invulling betreft, is een ding mij niet helemaal duidelijk. U bevestigt dat Revive wordt aangeduid voor de tijdelijke invulling tot 2025, maar is er effectief een concessieovereenkomst gesloten? Is de onderhandeling tussen Revive en de NMBS beëindigd met een concessieovereenkomst?

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben een beetje een aparte speler in het debat, aangezien ik niet van Gent afkomstig ben. Ik heb wel de noden van de Gentse collega's zeer goed beluisterd.

Het is een interessant debat. Het is verleidelijk voor overheden om naar elkaars eigendommen te kijken om lokale noden in te vullen, maar dat botst hier met de autonomie van een overheidsbedrijf. Zolang de NMBS haar eigen kosten niet kan dekken en afhankelijk is van een toelage van de federale overheid, komt een overdracht van vastgoed onder de marktaande in de praktijk neer op een financieringsstroom tussen de federale en lokale overheid. Zodra dat een realistisch scenario wordt, zullen heel wat steden en gemeenten likkebaardend kijken naar het vastgoed van de spoorwegen, te meer omdat de NMBS en Infrabel vandaag behoren tot de grootgrondbezitters in ons land.

Ik leid uit het debat af dat de lokale algemene belangen en de financiële particuliere belangen van onze overheidsbedrijven niet op elkaar afgestemd zijn. Sinds de regionalisering van het onteigeningsbeleid is ook artikel 159 uit de wet van 1991, dat vandaag onteigeningen ten opzichte van de overheidsbedrijven regelt, niet meer afgestemd op de realiteit. Misschien moet een update van die procedure eens overwogen worden.

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik stel vast dat er in de jongste maanden geen enkel initiatief voor onteigening is genomen. Nu zegt u dat de stad Gent bevoegd is. Ik kan de uitspraak van de vorige spreker bevestigen dat volgens collega's die deel uitmaken van de Gentse gemeenteraad het tegenovergestelde van wat u zegt, waar is. De NMBS heeft blijkbaar geen enkel initiatief genomen ten opzichte van de stad Gent. Ik zou dus weleens willen weten wat de NMBS aan u meedeelt. Misschien moeten wij mevrouw Dutordoir in onze commissie eens uitnodigen om uitleg te geven; dan kunnen wij het rechtstreeks van haar horen.

Voorts plaats ik toch vraagtekens bij de democratische waarde van een en ander. De bevolking heeft er namelijk niets in te zeggen, ook al snakken de Gentenaars naar sociale woningen. Zij worden blijkbaar niet gehoord om invulling te geven aan een voor de omgeving leefbaar project.

Overigens, ik laat opmerken dat omwonenden van de site Tour & Taxis – ik woon daar in de buurt – hard hebben moeten strijden, opdat er na veel discussie een evenwicht tot stand kwam met onder meer sociale woningen en groenvoorzieningen. Bovendien werd niet aan alle verzuchtingen tegemoetgekomen. Er zijn bijvoorbeeld in de omgeving van Tour & Taxis heel weinig sociale woningen. Vooral de immobieliënmaatschappijen hebben er de plak gezwaid en ervoor gezorgd dat de beslissingen in hun voordeel zijn uitgevallen.

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

Er is al veel gezegd. Ikzelf ben ook geen inwoner van Gent. Ik informeer mij wel. Als ik aftoets wat mijn partijgenoten uit Gent mij meedelen aan wat u zegt, dan merk ik een verschil tussen wat de NMBS beweert en wat er op lokaal niveau verteld wordt. Het antwoord dat u vandaag gaf, zal ik aan mijn collega's bezorgen. Zij zullen dat verder opvolgen. Ik kijk met veel belangstelling uit naar de ontwikkelingen in het dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Débat d'actualité sur les inondations et questions jointes de

- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les inondations du mois de juillet et l'état du réseau ferroviaire" (55020092C)
 - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact des inondations sur le réseau ferriviaire" (55020129C)
 - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact des inondations sur le trafic ferroviaire" (55020328C)
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences des inondations pour le trafic ferroviaire" (55020525C)
 - Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aide au secteur du fret ferroviaire après les dégâts subis à la suite des récentes inondations" (55020528C)
 - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences des intempéries pour la SNCB et Infrabel" (55020638C)
 - Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Libre parcours Solidarité gratuit" (55020922C)
 - Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact des inondations" (55021464C)
- Actualiteitsdebat over de overstromingen en toegevoegde vragen van
- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overstromingen in juli en de staat van het spoorwegnet" (55020092C)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de overstromingen op het spoorwegnetwerk" (55020129C)
 - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de overstromingen op het treinverkeer" (55020328C)
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de overstromingen voor het treinverkeer" (55020525C)
 - Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun aan het goederenvervoer per spoor na de door de recente overstromingen geleden schade" (55020528C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van noodweer op de NMBS en Infrabel" (55020638C)
 - Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gratis Vrijkaart Solidariteit" (55020922C)
 - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de overstromingen" (55021464C)

Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, ma première question concerne plus spécifiquement l'état du réseau ferroviaire. Les conséquences des inondations de ce mois de juillet sont lourdes et n'ont pas fini d'être établies. Le bilan humain est tragique, tant en vies humaines perdues qu'en logements détruits pour de nombreuses familles.

Notre réseau ferroviaire n'a évidemment pas été épargné. Très vite, Infrabel et la SNCB ont communiqué la fermeture de plusieurs lignes. Les images parlaient d'elles-mêmes. Très vite également, Infrabel a donné un calendrier précis de la réouverture progressive de ces lignes, à tel point que la plupart des lignes ont pu rapidement être remises en service. Une véritable performance des hommes et des femmes sur le terrain que nous devons saluer.

Malheureusement, compte tenu du réchauffement climatique de notre planète, de telles intempéries risquent de se reproduire dans les années à venir. C'est un défi supplémentaire pour le gestionnaire du réseau.

Comme toute réparation ou reconstruction, ces travaux ont un coût. Or, notre réseau ferroviaire, que le gouvernement a décidé de refinancer compte tenu de son sous-financement ces dernières années et de son importance dans une politique ambitieuse et durable de mobilité, n'a pas, surtout au Sud du pays, d'euros en trop à dépenser.

Où en sont les travaux dus aux intempéries? La réouverture des lignes signifie-t-elle la fin des travaux de réparation?

Dans ses futurs investissements, Infrabel tient-il compte des risques posés par le réchauffement climatique et les probables épisodes météorologiques extrêmes que nous sommes amenés à vivre plus régulièrement?

Quel est le coût, pour Infrabel, des intempéries du mois de juillet? Quelle part est-elle prise en charge par les assurances?

Monsieur le président, ma deuxième question concerne plus spécifiquement le Libre parcours Solidarité gratuit. Sans revenir sur les dégâts des inondations et leurs conséquences matérielles et humaines, cette notion de Libre parcours Solidarité gratuit a été mise en place.

C'est dans ce cadre que, pour apporter leur pierre à l'édifice, les sociétés publiques de transport régionales et la SNCB, en concertation avec les ministres compétents, ont lancé l'opération "Libre parcours Solidarité". Cette dernière permet aux sinistrés des inondations, remplissant certains critères, de voyager gratuitement sur tout le territoire national en bénéficiant à titre gratuit des services proposés par les entreprises publiques de transport.

Dans les faits, les communes concernées commandent les libres parcours et, ensuite, les citoyens sinistrés sont invités à se rendre à leur maison communale pour y retirer leur libre parcours nominatif. Ce dernier est, en principe, valable jusqu'au 31 octobre 2021, date à laquelle cette action de solidarité est censée s'arrêter. Néanmoins, une évaluation de la situation sera réalisée à la mi-octobre afin de déterminer si l'action doit être prolongée ou non.

Cette évaluation sera-t-elle pilotée au niveau national, incluant les quatre sociétés de transport et/ou les quatre ministères des transports impliqués? Ou alors s'agira-t-il de quatre évaluations menées indépendamment par les trois opérateurs régionaux ainsi que par la SNCB?

Dans l'un ou l'autre cas, qui sont les commanditaires et quels sont les services en charge d'évaluer cette intervention publique?

Quels seront les critères utilisés par les évaluateurs afin de déterminer si oui ou non l'action de solidarité doit perdurer au-delà du 31 octobre 2021? Pouvez-vous préciser la méthodologie qui sera utilisée afin de récolter les données utiles à la réalisation de cette évaluation?

Combien de communes ont-elles commandé ces libres parcours et en quelle quantité? Est-il envisageable de demander un *feedback* aux communes quant au nombre de pass délivrés à leurs administrés par rapport aux pass commandés?

Enfin, quels sont les coûts estimés pour cette opération, que ce soit pour les sociétés de transport ou pour les différents gouvernements? Dans quel cadre s'inscrivent ces dépenses?

Joris Vandenbroucke (Vooruit): *U bracht op maandag 23 augustus een bezoek aan Pepinster, waar medewerkers van Infrabel al weken met man en macht werken om de schade aan het spoorwegnet te herstellen. Sinds de overstromingen op 14 en 24 juli die vooral het oosten van ons land troffen (provincies Luxemburg, Limburg, Namen en Luik) werd het treinverkeer in grote delen van Wallonië stilgelegd. De veiligheid van het treinverkeer kon niet gegarandeerd worden door omvallende bomen, weggespoelde sporen en bruggen.. De schade is du jamais vu, Infrabel heeft met een infographic mooi geïllustreerd wanneer de verschillende sporen terug in dienst zullen worden genomen. Het meest getroffen traject tussen Pepinster en Spa zal wellicht terug functioneren vanaf 4 oktober.*

Kan u een laatste stand van zaken geven. Welke impact is er vandaag nog op het spoornetwerk, zowel voor personen- als goederenvervoer?

Tegen wanneer denkt de minister dat het spoornet terug volledig operationeel zal zijn? Lopen de werkzaamheden volgens plan of worden er nog vertragingen verwacht?

Wat is de financiële impact van de overstromingsschade op de NMBS en Infrabel?

Is er een compensatieregeling of alternatief transport voorzien voor abonneementhouders die normaal gebruik maken van de getroffen lijnen?

Worden naast het herstellen van de schade nog bijkomende investeringen voorzien om ons spoornet te beveiligen tegen natuurrampen zoals de overstromingen in juli?

Alvast bedankt voor de verstrekte antwoorden,

Joris Vandenbroucke, kamerlid Vooruit

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, er is al verwezen naar de catastrofe in Wallonië, waarvan de gevolgen heel groot zijn. Ik zal mij beperken tot de vragen.

Welke lijnen zijn getroffen door de overstromingen? Welke daarvan zijn reeds opnieuw honderd procent operationeel? Welke lijnen zijn vandaag nog steeds buiten gebruik en wanneer zullen deze opnieuw operationeel zijn?

Op welke manier worden reizigers wier treinlijn plots onbeschikbaar was geworden geholpen in hun verplaatsingsbehoeften? Werden de abonnementshouders gecompenseerd door de NMBS?

Zijn Infrabel en de NMBS verzekerd voor dergelijke natuurrampen? Hoe begroten zij de schade?

Heeft Infrabel voldoende financiële reserves om de nodige herstellingen uit te voeren? Hoeveel bedraagt het huidige toegestane schuldplafond van Infrabel? Hoeveel staat Infrabel af van dat schuldplafond? Is het hanteren van een schuldplafond, gezien de omstandigheden en de extra investeringen die ons spoor nodig heeft, een verstandige keuze? Staat een maximale schuld van Infrabel niet de verschuiving naar een klimaatvriendelijk openbaar vervoer in de weg?

Zullen deze onvoorziene herstellingen invloed hebben op andere werven van Infrabel? Zullen deze onvoorziene herstellingen invloed hebben op onderhoudswerken elders in ons land?

Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, collega Vandenbroucke vroeg bij de regeling van de werkzaamheden dat de minister toch iets frequenter aanwezig zou zijn in de commissie. Als tegenprestatie zou ik echter in eigen boezem willen kijken en willen pleiten voor iets beknoptere actualiteitsdebatten. Wij zijn immers na een uur vergaderen nog maar aan het derde actualiteitsdebat aanbeland.

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag, vooral voor het vierde punt; daarvan vond ik immers niets terug bij de andere collega's.

De overstromingen die België teisterden de voorbije zomer hadden ook een zware impact op de spoorweginfrastructuur. Niet alleen reizigers maar ook de sector van het goederenspoor ondervond en ondervindt zware hinder. Dat deze sector aandacht verdient in dit land - en bij uitbreiding de ganse EU - staat als een paal boven water. Zeer zeker ook aangezien de coronacrisis al stevig inhakte op de slagkracht van de sector. Heirkracht als de overstromingen en bijhorende enorme verliezen, dienen de sector alweer een zware slag toe, en dreigt haar opmars maar vooral ambities te fruniken.

Welk is het geraamde bedrag i.k.v. de herstellingswerken op de getroffen spoorlijnen?

Welk percentage daarvan wordt gedekt door verzekeringsmaatschappijen?

Kan INFRABEL beroep doen op steun uit het rampenfonds? Zo ja, over welk bedrag (absoluut of procentueel), gaat dit?

Hebben de enorme bedragen die deze herstellingswerken kosten invloed op andere geplande investeringen die de sector beloofd werd i.k.v. de ambities tegen 2030?

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

Mijnheer de minister,

Tijdens de maand juli werden grote delen van Wallonië en Vlaanderen geteisterd door overvloedige regenval waardoor op verschillende plaatsen overstromingen plaatsvonden. Deze watermassa nam op zijn weg verschillende gebouwen en infrastructuur mee waaronder ook spoorinfrastructuur.

Daardoor zijn tot op heden, op het moment van indiening van deze vraag, nog steeds enkele spoorlijnen onbruikbaar, aangezien op verschillende plekken de rails letterlijk weggespoeld zijn.

Om aan de getroffen door deze ramp tegemoet te komen neemt de NMBS deel aan de 'Vrijkaart Solidariteit' waardoor mensen die hiervoor in aanmerking komen voor 2 maanden gratis met de trein zullen kunnen reizen (HLN, 16/08/2021).

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

1)Hoeveel bedraagt de totale kost voor Infrabel om alle, door de overstromingen verwoeste, spoorinfrastructuur opnieuw operationeel te maken? Graag een overzicht en indien niet anders mogelijk een schatting van dit bedrag.

2)Hoe wordt deze schade gefinancierd? Zijn er bijkomende federale middelen nodig voor Infrabel? Hoeveel bedragen deze?

3)Hoe verloopt de samenwerking tussen Infrabel en de verantwoordelijken van het Waals Gewest/ Waalse regering voor de heropbouw/herstelling van de spoorinfrastructuur in de getroffen gebieden? Worden hier door Infrabel tekortkomingen opgemerkt?

4)Hoeveel mensen vroegen tot op heden reeds een 'Vrijkaart Solidariteit' aan? Hoeveel bedraagt de totale kost voor de NMBS?

5)Het Waals Gewest voorziet een subsidie om getroffenen die in aanmerking komen gratis met het lokale openbaar vervoer te laten reizen. Is deze subsidie ook bedoeld voor de kosten van de 'Vrijkaart Solidariteit' te dekken? Is deze subsidie dan kostendekkend voor de NMBS of moet de NMBS zelf een gedeelte financieren? Graag een overzicht.

6)Over welke alternatieve vervoersmodi kunnen mensen uit de getroffen gebieden genieten wanneer de normale treindienst naar hun woonplaats niet geboden kan worden?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de zware overstromingen die ons land teisterden, veroorzaakten ook op en langs de spoorwegen heel wat schade.

Mijn vraag is al enigszins gedateerd. Ik las vanmorgen dat de geplande datum van 4 oktober werd gehaald en dat het netwerk terug operationeel is, waarvoor mijn felicitaties aan de mensen van Infrabel en al degenen die daaraan hebben meegewerkt. Ook de communicatie van Infrabel en de NMBS hierover was zeer goed, want er werd kort op de bal gespeeld.

Mijnheer de minister, het netwerk is terug operationeel. Rijden alle treinen nu op volle capaciteit? Zijn er nog snelheidsbeperkingen? Zijn alle werken afgerond of zijn er nog werken noodzakelijk?

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, mag ik u vragen om binnen de tijd van tien minuten te antwoorden, indien mogelijk?

Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik zal dat proberen, maar er waren veel interessante vragen.

Chers collègues, les terribles inondations qui ont frappé la Belgique pendant le mois de juillet resteront gravées dans nos mémoires, avec plus de 30 victimes et des dégâts matériels immenses, notamment dans la région de Verviers ainsi qu'en province de Namur et quelques autres provinces.

Ces intempéries ont également eu des répercussions majeures sur le réseau ferroviaire. Environ 25 tronçons se sont retrouvés impraticables à la suite des inondations, forçant Infrabel – avec mon accord – à interrompre une grosse partie du trafic dans le sud du pays dès le début des inondations. Les dégâts ont été à la hauteur des inondations: éboulements de talus sur de centaines de mètres – y compris de talus qui n'avaient pas bougé depuis le début du chemin de fer – inondations, boue et détritiques dans les voies, ponts et murs emportés ou détruits, caténaires arrachées, cabines de signalisation et cabines électriques inondées et donc totalement hors d'usage, câbles arrachés, passages à niveau détruits, et j'en passe...

Je pense que nous avons tous vu ces images terribles d'habitations détruites, et le réseau a également été fortement touché. Les équipes d'Infrabel ont réalisé un travail de remise en état absolument titanesque en deux mois et demi. Dès le lendemain des inondations, elles étaient sur le pont. J'ai eu l'occasion d'aller visiter plusieurs chantiers, et je tiens à souligner la mobilisation impressionnante des travailleuses et des travailleurs d'Infrabel ainsi que des sous-traitants de notre gestionnaire de réseau.

Cette mobilisation inédite de moyens humains et matériels, avec un calendrier progressif qui a été globalement respecté – à quelques exceptions près, parce qu'il n'est pas toujours possible d'évaluer l'ampleur des travaux à réaliser – a fait qu'aujourd'hui, tous les tronçons sont rouverts au trafic, ce qui constitue une réelle prouesse.

Prenons par exemple la dernière ligne entre Spa et Pepinster, qui vient d'être remise en service, et dont certains ponts avaient été littéralement arrachés. De nouveaux ponts ont été commandés dans les trois jours par Infrabel, ce qui constitue également une prouesse en matière de marchés publics, au-delà des travaux techniques réalisés. La ligne 37 avait été complètement fermée suite aux intempéries. Le 1^{er} septembre, le tronçon entre Liège et Nessonvaux a pu être rouvert et le tronçon entre Nessonvaux et Pepinster a été remis en service le 13 septembre.

La ligne 161 a été fortement perturbée entre Ottignies et Gembloux, plus précisément à Mont-Saint-Guibert. Après avoir été remise une première fois partiellement en service à la fin du mois d'août, le tronçon a dû être à nouveau fermé suite à un affaissement de talus qui a endommagé les voies. Il a fallu amener des dizaines de tonnes de pierre sur des routes très peu accessibles, en empiétant sur des propriétés privées, avec des travaux difficiles à réaliser vu la hauteur de la butte.

La ligne 44 entre Spa et Pepinster vient d'être remise en service ce lundi.

Le service Finances du gestionnaire d'infrastructure est chargé d'évaluer l'impact financier de l'ensemble des dégâts et de mener des discussions avec les assurances qui vont intervenir en première ligne. Il s'agit d'un travail conséquent qui prendra du temps vu l'impact considérable de cette catastrophe sur le réseau. Les premières estimations des dégâts se chiffrent en dizaines de millions d'euros avec plus de 60 millions d'euros déjà comptabilisés. Il est évident qu'en tant que ministre compétent, je ferai en sorte que ces montants importants qui doivent être consacrés à la réparation du réseau n'empiètent pas sur les autres travaux d'investissement qui sont programmés et nécessaires.

Malheureusement, les rapports scientifiques du GIEC sont sans appel. Un tel phénomène météorologique extrême risque de se reproduire. Si nous devons continuer à lutter contre le dérèglement climatique, nous devons aussi mettre en place des stratégies d'adaptation et de résilience face aux conséquences de celui-ci.

In dat verband heeft Infrabel in het kader van het Nationaal Adaptatieplan aan de klimaatverandering van 2017 een analyse gemaakt van de infrastructuurelementen die gevoelig zijn voor klimaatverandering. De infrastructuurbeheerder verwijst met name naar de studie *Adaptation of Railway Infrastructure to Climate Change*, die door de spoorwegsector op internationaal niveau is uitgevoerd. Het federale Adaptatieplan omvatte twee maatregelen voor de spoorweginfrastructuur. Het ging ten eerste om het in kaart brengen van de pijnpunten van het spoorvervoer. Ten tweede zou men bij de spoorwegplanning op lange termijn rekening houden met de verwachte effecten van klimaatverandering.

Naar aanleiding van deze maatregelen heeft Infrabel de kritieke elementen geanalyseerd, namelijk de dimensionering van haar afwateringsinstallatie in geval van hevige regenval. Infrabel zal de richtlijnen voor de interne afwatering van renovatiewerkzaamheden en nieuwe infrastructuur aanpassen in het kader van een ruimer geheel van technische richtlijnen voor de hydraulica. Bovendien neemt Infrabel preventieve maatregelen tegen bomen op het spoorwegdomein die zouden kunnen vallen en zo een impact hebben op het spoorverkeer.

Infrabel neemt regelmatig deel aan informatiesessies over de opwarming van de aarde en overlegt ook met de betrokken partijen om te bepalen welke acties moeten worden ondernomen. Er worden tevens regelmatig vergaderingen georganiseerd om incidenten gelinkt aan de klimaatproblematiek die veel vertragingen hebben veroorzaakt te analyseren, zoals extreme hitte of overstromingen. De deelname van verschillende belanghebbenden – de NMBS, spoorwegexploitanten, politie, brandweer, gemeenten en civiele bescherming – aan deze vergaderingen is verzekerd.

Wat de Vrijkaarten Solidariteit betreft, stellen de NMBS, TEC, De Lijn en de MIVB in overleg met mijn kabinet en dat van de Waalse, Vlaamse en Brusselse ministers van Mobiliteit en de Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur vervoerbewijzen ter beschikking van de zwaarst getroffen gemeenten en slachtoffers, om hen in staat te stellen zich gratis over het hele grondgebied te verplaatsen. De Vrijkaarten Solidariteit

worden alleen door de gemeenten uitgegeven en zijn bestemd voor slachtoffers van de overstromingen wier mobiliteit is aangetast. Het betreft dus mensen die in de door de overstromingen getroffen gemeenten wonen en wier huis onbewoonbaar is geworden en/of wier persoonlijke vervoermiddelen onbruikbaar zijn geworden.

Ces livres parcours sont disponibles depuis le 25 août, ce qui est un exploit vu le court délai dans lequel ils ont été mis en place. À cette date, ils pouvaient être remis aux citoyens concernés dans les locaux de leurs administrations communales respectives. Le Libre parcours Solidarité est valable sur l'ensemble des réseaux de la SNCB, du TEC, de De Lijn et de la STIB jusqu'au 31 octobre 2021. Cette période de deux mois permettra aux victimes de se réorganiser. Nous ferons une évaluation de la situation à la mi-octobre et, en concertation avec les différents partenaires, nous déterminerons si l'action doit être prolongée.

En date du 24 septembre, 54 communes avaient demandé un peu plus de 14 000 livres parcours. Elles ont été invitées, par le biais d'un formulaire en ligne, à tenir un registre des personnes auxquelles elles ont remis ce Libre parcours Solidarité.

Comme le rappelle le GIEC, ces inondations sont une conséquence claire du dérèglement climatique. Certains d'entre nous pensaient que ce dérèglement climatique toucherait ailleurs et plus tard mais il frappe malheureusement ici et maintenant. De telles catastrophes risquent de se reproduire. Face à ce constat, l'inaction n'est plus une option et il est désormais clair que la lutte contre le dérèglement climatique est un enjeu de sécurité nationale et que le train a un rôle majeur à y jouer. Je suppose que je ne dois pas vous en convaincre.

Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord.

Ik ben blij dat er snel gereageerd is. In alle eerlijkheid, ik heb er alle vertrouwen in dat het dossier op een goede manier wordt aangepakt. Ik neem aan dat wij hierop nog zullen terugkomen.

Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik was even afwezig, want ik moest stemmen in een andere commissie. Ik zal uw antwoord zeker opnieuw beluisteren.

Ik wil vooral een woord van dank uitspreken aan alle medewerkers van Infrabel en van de NMBS, die zo snel als mogelijk in gang zijn geschoten om de problemen aan te pakken.

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik wil ook het personeel bedanken, dat zich heel hard ingezet heeft. Het was heel veel werk, dus een dikke merci aan al de personeelsleden, zowel van Infrabel als van de onderaannemers, die ervoor gezorgd hebben dat de getroffen sporen zo snel hersteld zijn.

Hoe dan ook maken wij ons zorgen over de onderfinanciering van Infrabel, een thema waarover we straks debatteren. Infrabel krijgt onzes inziens te weinig middelen om te doen wat het moet doen over heel het land.

Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik zal het verslag nog eens grondig nalezen, want u hebt een zeer uitgebreid antwoord gegeven, waarvoor dank.

Ook ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om het personeel van Infrabel en de NMBS op het terrein en het personeel van de onderaannemers te bedanken om in die uitzonderlijke omstandigheden paraat te staan.

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, op mijn beurt richt ik een woordje van dank aan de talrijke medewerkers van de NMBS en Infrabel. Er is weinig bestand tegen de ruwe kracht van de natuur. Wij kunnen alleen maar de handen in mekaar slaan om tot een snelle oplossing te komen.

Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor een zeer uitgebreid antwoord.

Mijn hartelijke dank gaat zeker ook uit naar al wie in die omstandigheden heel zwaar werk heeft geleverd.

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

Débat d'actualité sur les parkings de la SNCB et questions jointes de

- Kattrin Jadin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de parking de la SNCB" (55020272C)
 - Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique tarifaire des parkings SNCB" (55020323C)
 - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le stationnement gratuit dans les parkings de gare" (55020340C)
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recettes générées par les parkings de la SNCB" (55020434C)
 - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le stationnement payant à proximité des gares" (55020548C)
 - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de stationnement de la SNCB" (55020611C)
 - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La facilitation de la combinaison train-auto" (55020634C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique de stationnement dans les parkings de la SNCB" (55020663C)
- Actualiteitsdebat over de NMBS-parkings en toegevoegde vragen van
- Kattrin Jadin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid van de NMBS" (55020272C)
 - Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tariefbeleid voor de parkings van de NMBS" (55020323C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gratis parkeren op stationsparkings" (55020340C)
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opbrengsten van de NMBS-parkings" (55020434C)
 - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend parkeren aan stations" (55020548C)
 - Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid bij de NMBS" (55020611C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De facilitering van de combinatie trein-auto" (55020634C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het parkeerbeleid in de NMBS-parkings" (55020663C)

Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *"La crise du Covid-19 a mis une grande partie des employés belges en télétravail pendant plus d'un an. Le télétravail a maintenant trouvé sa place dans notre manière de travailler et s'implante à raison de quelques jours par semaine. Bien que ce soit positif en matière d'écologie, certains s'en trouvent toutefois pénalisés. C'est ainsi le cas des navetteurs en télétravail à temps partiel qui doivent maintenant payer plus cher le prix du parking à la SNCB que lorsqu'ils travaillent à 100 % en présentiel. En effet, travaillant à temps partiel, les navetteurs n'ont plus droit à un abonnement parking annuel ni même un abonnement adapté à leur abonnement de train. La SNCB invoque l'argument de garantir une place aux abonnés."*

Voici donc mes questions :

- La SNCB a-t-elle prévu de proposer des formules adaptées aux nouvelles réalités du télétravail en matière d'offre de parking ?
- Des expériences pilotes sont-elles prévues en ce sens à l'instar du projet de flex abonnement ?
- Quelle a été l'évolution du taux de saturation des parkings ces derniers mois dans les principales gares du pays ?

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, jaar na jaar worden alsmaar meer stationsparkings betalend, ook al hoort men daar af en toe een andere stem over. Zo pleitte navetteurs.be in augustus nog voor gratis parkings voor regelmatige reizigers, waaronder ik dan de werkende pendelaar begriip.

Natuurlijk is de NMBS autonoom wanneer het gaat over het beleid met betrekking tot haar parkings en de tarifiering ervan. Eerder verklaarde de NMBS dat het gebruik van de stationsparkings niet zou verminderen door het betalend maken ervan. Dat zou mij echter verwonderen, want wanneer wij daarover vragen stellen hier in de Kamercommissie, luidt traditioneel het antwoord dat de NMBS geen data bekendmaakt over de bezettingsgraad van haar parkeerlocaties, aangezien dat commercieel gevoelig zou liggen. Aangezien men

dan alsnog verklaringen aflegt in de pers, had ik er graag duidelijkheid over verkregen van u. Als de NMBS daarover verklaringen kan afleggen aan journalisten, dan kunt u dat als minister zeker en vast ook aan het Parlement.

Ten tweede, wat vindt u eigenlijk van het standpunt van navetteurs.be? Bent u het ermee eens dat frequente pendelaars zouden moeten kunnen genieten van een voordeliger tarief? Neemt u die suggestie mee in de gesprekken over het aankomende beheerscontract?

Aansluitend heb ik een vraag met betrekking tot het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad over het aankomende beheerscontract. Daarin focust men zich op heel wat thema's, waaronder in het bijzonder op de stationsparkings. Ook zij stellen dat er toch een oplossing moet gevonden worden die in de richting gaat van voordeligere tarieven voor pendelende voltijdse en deeltijdse werknemers.

Daarover had ik een aantal cijfergerichte vragen. Hoeveel bedraagt het gemiddelde parkeertarief? Wordt er een maximum- en een minimumtarief gehanteerd? Over hoeveel parkeerplaatsen beschikt de NMBS in het totaal? Zult u inderdaad, zoals verschillende partners vragen, de tarieven van de B-Parkings wijzigen? Bent u voorstander van een halftijds parkeerabonnement overeenkomstig de dagelijkse praktijk?

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het parkeerbeleid van de NMBS werd al herhaaldelijk aan de orde gesteld. Een goede parkeerplaats is goud waard, dat heeft de NMBS goed begrepen. De NMBS-parkings liggen vaak in het hart van de stad gezien de historische ligging van onze treinstations. Dat maakt de NMBS-parkings interessant voor wie er munt uit wil slaan.

Dat er munt uit geslagen wordt, hebben we intussen al gemerkt. Ik heb hierover een tijd geleden een schriftelijke vraag ingediend. De cijfers liegen er niet om. In 2015 brachten de NMBS-parkings de treinmaatschappij 8,5 miljoen euro op. Dat bedrag steeg jaar na jaar tot maar liefst 15 miljoen in 2019, een stijging met 75 % op vijf jaar tijd. Dat is enorm. Ik kreeg wel geen antwoord op mijn schriftelijke vraag naar de inkomsten per NMBS-parking. De verdeling van de totaalinkomsten is nochtans ook interessant.

Uit een bevraging van de FOD Mobiliteit blijkt dat 50 % van wie dagelijks de wagen gebruikt, het gebrek aan betaalbare parkeerplaatsen als een drempel ziet om de trein te nemen. Dat is niet min. Willen we zoveel mogelijk pendelaars aantrekken, dan zijn hoge parkeertarieven geen goede zaak. Voor de PVDA moeten, om zoveel mogelijk pendelaars te verleiden de trein te nemen, de parkings gratis zijn.

De betalende NMBS-parkings hebben nog een ander pervers effect, namelijk dat ze er tijdens het weekend en tijdens verlofperiodes vaak verlaten bij liggen, terwijl ze evengoed gebruikt zouden kunnen worden als openbare parking of als activiteitzone ten voordele van de maatschappij.

Waarom geeft de NMBS geen antwoord op de jaarlijkse inkomsten per parking? Kunnen we die alsnog krijgen om zo een beter beeld te hebben van de problematiek?

Wat vindt u zelf van de prijzenpolitiek van de NMBS? Is de forse stijging van de parkeerinkomsten te verklaren door het gestegen aantal reizigers of zijn er andere redenen?

Wat is de toekomstvisie van de NBMS op de betalende auto- en fietsparking?

Heeft de NMBS een financiële doelstelling met het betalend parkeren? Wanneer zal het genoeg zijn?

Hoeveel betalende parkings uitgebaat door de NMBS, zijn er bijgekomen sinds 2015? Welke NMBS-parkings zullen nog dit jaar en in 2022 betalend worden?

Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het onderwerp werd al regelmatig besproken in onze commissie, omdat alsmaar meer reizigers te horen krijgen dat parkeren aan stations voortaan betalend zal worden. In een stadscentrum met een groot station en een sterk aanbod van bussen en trams zijn betalende parkings een logische keuze, maar ze zijn veel minder evident in kleinere steden of gemeenten waar er gewoonweg geen aansluiting met bus of tram is. In dat laatste geval riskeren we om meer reizigers opnieuw in de auto te jagen voor hun volledige traject, wat nooit de bedoeling kan zijn.

Mijnheer de minister, op welke studie baseert de NMBS zich voor de uitrol van het parkeerbeleid? Welke parkings werden en worden dit en volgend jaar betalend gemaakt? Legt u het thema van de betalende parkings ook op tafel in de onderhandeling over de nieuwe beheersovereenkomst?

Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, voorafgaandelijk treed ik mijn collega's Vindevoghel en Roggeman bij wanneer zij aanklagen hoe moeilijk het is om van de NMBS cijfers te krijgen; collega Van den Bergh had het in dat verband zelfs over non-antwoorden. Ik vraag mij af waarom de NMBS precieze cijfers weigert over het gebruik van haar parkings. In welke zin is de informatie over het aantal auto's op een parking en de eruit voortvloeiende inkomsten concurrentieel belangrijke en geheime informatie?

Ten gronde, bent u van oordeel dat het door de NMBS gehanteerde beleid voor haar parkings de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer ten goede komt?

Welke visie of aanpak met betrekking tot het gebruik van de NMBS-parkings zult u nastreven bij de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS?

Minister **Georges Gilkinet**: Ik heb al meermaals kunnen spreken over het parkeerbeleid bij de NMBS, onder andere tijdens de vergadering van de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen op 13 juli.

La crise sanitaire nous a tous et toutes poussés à repenser nos habitudes de déplacement. Le covid a accéléré la tendance au télétravail qui avait commencé dans de nombreuses entreprises et qui se développe aujourd'hui plus que jamais.

Nos concitoyens demandent plus de flexibilité dans leur mobilité. On le voit, par exemple, dans le budget Mobilité qui se développe dans de nombreuses entreprises, même si elles pourraient être plus nombreuses encore. Afin que la mobilité soit une liberté, la SNCB doit constituer la colonne vertébrale de notre mobilité de demain. C'est en ce sens que nous développons, avec la SNCB, la formule Flex-abo, l'abonnement flexible domicile-travail pour les travailleurs et travailleuses se déplaçant deux ou trois jours par semaine vers leur lieu de travail et travaillent à domicile le reste du temps, évolution positive dont je me réjouis tout autant que de ce nouveau produit qui sera disponible au public dans les prochains mois.

En matière de parking, la SNCB propose déjà plusieurs produits flexibles en fonction de l'usage effectif des places de parking. Chaque produit parking est lié à un produit train: un navetteur ayant un abonnement de train peut acheter un abonnement pour le parking qui est chargé sur sa carte MOBIB. Un utilisateur occasionnel régulier peut quant à lui acheter une carte de dix accès et les clients très occasionnels peuvent prendre un ticket à l'entrée du parking, comme cela se fait pour accéder à un parking classique.

Rappelons que les frais de parking des gares peuvent être pris en charge par l'employeur et sont déductibles fiscalement.

Heel wat pendelaars wachten op de evolutie van de gezondheidsmaatregelen en de modaliteiten van telewerken om te beslissen hoe zij hun reis naar het station en naar het werk zullen organiseren. We werken nu al samen met de NMBS aan de ontwikkeling van nieuwe producten die rekening houden met nieuwe mobiliteitsgewoonten. Daarom werd zopas een nieuw product gelanceerd op de NMBS-toepassing. Hiermee kunt u een eendagsparkeerkaart kopen via de NMBS-app. De NMBS bestudeert nieuwe gecombineerde producten, trein plus parkeren, om beter tegemoet te komen aan de veranderende behoeften van pendelaars. Binnen een jaar zullen nieuwe producten het gamma vervolledigen.

De NMBS constateert een stijging van de bezettingsgraad van haar parkings sinds september. Zoals ik reeds heb meegedeeld, bevindt het parkeerbeleid zich in een concurrentiële omgeving. Het is dus normaal dat de NMBS geen precieze gegevens per parking publiek wil maken. Bovendien beslis ik als minister van Mobiliteit niet zelf welke parking al dan niet betalend is. Die keuze behoort in het kader van het huidige beheerscontract tot de autonomie van de NMBS. Trouwens, de inkomsten uit betalende autoparkings dienen ook voor de financiering van de ontwikkeling van fietsenstallingen. Ik heb de NMBS gevraagd erover te waken dat haar nieuwe parkings in de toekomst gemakkelijk kunnen worden omgevormd voor een ander gebruik. De hoogte ervan is bijvoorbeeld belangrijk.

Er zijn momenteel meer dan honderd parkings en een dertigtal stationsfietsenstallingen uitgerust met toegangscontrole. Elk jaar worden een tiental fietsenstallingen en autoparkings uitgerust met toegangscontrole. De gemeentelijke autoriteiten worden ongeveer twaalf maanden op voorhand op de hoogte gebracht om het mobiliteitsplan in verband met de installatie van de toegangscontrole te coördineren. Alle inlichtingen over parkeren aan het station zijn beschikbaar op de website van de NMBS.

Indien wij meer mensen uit de auto willen halen en op de trein krijgen, is het belangrijk om ook de *first mile* en de *last mile* aantrekkelijk te maken. Behalve een fiets-treinstrategie werk ik daarom nu ook met de NMBS aan een strategische visie 2021-2032 voor meer intermodaliteit, zodat een reiziger vlotter kan overstappen van de trein naar andere vervoermiddelen. Ik ben ervan overtuigd dat de combinatie van duurzame verplaatsingen, dus verplaatsingen te voet, per fiets, met de bus of de trein, de allerbeste manier is om van mobiliteit een echte vrijheid te maken.

Parkeerfaciliteiten voor fietsen en auto's maken deel uit van de intermodale strategie. Het zal u niet verbazen dat mijn voorkeur uitgaat naar het gebruik van de fiets en in het bijzonder naar de combinatie van fiets en trein. Daarom hebben wij samen met de NMBS een fiets-plus-treinstrategie ontwikkeld, die voorziet in een toename van het aantal fietsparkeerplaatsen in de stations met 50 %. De bevordering van het fietsen in het dagelijks leven is ook het doel van het nieuwe federale fietsplan *BE CYCLIST*. De uitdaging bestaat erin een aanbod van alternatieven voor de auto, zoals de fiets en de trein, te creëren.

Dans les zones urbaines, une politique de parking voiture gratuit peut avoir des effets néfastes sur la mobilité. Si vous me permettez la comparaison, en ville, un parking gratuit fonctionne un peu comme un aspirateur à voitures avec tous les impacts négatifs que l'on connaît en matière d'embouteillages et de qualité de l'air.

Néanmoins, habitant moi-même une commune rurale, je me rends bien compte que la voiture reste indispensable pour certaines personnes, pour se rendre à la gare par exemple. Je pense qu'il faut pouvoir adapter la politique de parking de la SNCB, pour les vélos ou les voitures, à la réalité vécue par la population. Le vélo partout où cela sera possible. Les transports en commun également. Et la voiture seulement là où elle est nécessaire.

Permettez-moi de conclure en vous rappelant que l'actuel contrat de gestion a été négocié en 2008, qu'il est échu depuis 2012, et que le futur contrat de gestion de la SNCB, qui deviendra un contrat de service public, est en cours de négociation, vous le savez.

Dans ce futur contrat de service public, les catégories de gare seront définies sur la base de critères objectifs. Comme vous avez pu le lire dans le cahier des charges publié en avril 2021, le futur contrat de service public déterminera notamment les normes d'équipement, les formes de la présence physique ou encore la gamme des services offerts aux voyageurs. Il y aura également des exigences en termes d'accessibilité et d'intermodalité. Dans tous ces domaines, j'ai demandé à mon équipe de convenir d'objectifs ambitieux avec la SNCB. Il en va de même pour les facilités de stationnement, tant pour les vélos que pour les voitures.

Le président: Monsieur le ministre, vous êtes à nouveau dans les temps. Vous voyez que c'est tout à fait possible!

Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses.

Je vais évidemment me limiter à la thématique de ma question, qui était plus spécifique.

En ce qui concerne les formules d'abonnement, vous avez bien fait de rappeler qu'il y a des formules à la semaine ou journalières, mais elles sont globalement moins intéressantes que les formules d'abonnement au parking annuelles.

Je me réjouis d'entendre que la SNCB travaille et réfléchit à l'adoption de nouveaux produits pour intégrer cette question, notamment de la hausse du télétravail et du fait que les gares ne sont plus fréquentées nécessairement tous les jours. Le parking a un coût, mais ce coût doit aussi pouvoir financer l'innovation. À

l'instar du Flex-abo, je pense qu'il faut aussi une politique tarifaire adaptée aux nouvelles réalités qui ont été engendrées par la crise sanitaire. Je serai aussi attentif au suivi concernant cette thématique.

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

Ik ben het met een aantal van uw stellingen niet eens. Wat de vertrouwelijkheid van de gegevens betreft, u stelt dat het parkeerbeleid opereert in een concurrentiële omgeving. Dat is niet waar. In de meeste stationsomgevingen is er maar één grote parking aanwezig. Vaak is die in eigendom van de NMBS, die de facto een monopolie heeft in de onmiddellijke omgeving. Als er concurrentie aanwezig was, zou ik nog kunnen begrijpen dat men geen inzicht wil geven in de tariefzetting. Logischerwijs – dit leid ik af uit uw antwoord – is dat dus wel mogelijk voor de locaties waar de NMBS in de onmiddellijke omgeving geen concurrentie ondervindt. Daar ga ik in een volgende vraag graag op door.

Ten tweede, zegt u dat we de *last mile* aantrekkelijker moeten maken om mensen op de trein te krijgen. Daar ben ik het volledig mee eens, maar de realiteit is dat de NMBS die evolutie tegenwerkt door parkings duurder te maken. Ik ondersteun de ambitie om mensen op de fiets te krijgen en om via zachte verkeersmodi stations beter te ontsluiten, maar de realiteit is dat heel wat pendelaars niet of niet altijd kunnen gebruikmaken van de fiets en dat ook voor de auto de nodige onthaalinfrastructuur aanwezig moet zijn, nu en in de toekomst.

Bovendien lijkt het mij logisch, met het oog op een geïntegreerd mobiliteitsbeleid, dat er overleg is met de wegbeheerders, met de lokale overheden en dat loopt soms verkeerd. De NMBS heeft de gewoonte om zelfs diametraal tegen de ambities of de beleidsintenties van lokale overheden in het betalend parkeren in te voeren.

Maar uit een vorig debat heb ik onthouden dat het mogelijk is voor een gemeentebestuur om spoorwegeigendommen te onteigenen. Misschien moeten we dat denkspoor eens uitdiepen.

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt op de meeste vragen eigenlijk geen antwoord gegeven. U gebruikt het aspect van de concurrentiële omgeving om op heel wat opmerkingen geen antwoord te geven. Ik ben het daar niet mee eens.

Ik kreeg afgelopen week een mail van een bedrijf dat parkings verhuurt en dat daarover zegt dat daarmee veel geld te verdienen is. Dat is de omgekeerde wereld, denk ik dan.

Mijnheer de minister, het is goed dat er meer mensen zich met de fiets verplaatsen, maar werknemers in ploegen kunnen geen gebruikmaken van het openbaar vervoer en anderen kunnen dan weer helemaal niet de fiets nemen, maar moeten met de auto naar het station. Het is toch de bedoeling dat meer mensen de trein nemen.

Zelfs de FOD Mobiliteit beaamt dat pendelaars de trein niet nemen wegens de dure parkings. In Luik is het bijvoorbeeld heel duur in vergelijking met een aantal andere steden.

Samen met navetteurs.be vinden wij dat de parkings goedkoper en toegankelijker moeten zijn om zo veel mogelijk pendelaars aan te sporen om te trein te nemen.

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

U zei zelf dat u in de commissie al gelijkaardige vragen hebt beantwoord. Dat het thema terugkomt in de commissie en in de regionale kranten, betekent alleszins dat het parkeerbeleid van de NMBS niet zo goed valt, niet bij de reiziger, die een extra drempel voelt, en niet bij de gemeentebesturen, die moeten schakelen om wild parkeren in de omliggende straten op te vangen.

U hebt ook gezegd dat intermodaliteit het ideale scenario zou zijn. Ik wil samen met u zoeken naar de intermodaliteit met bussen, trams en de fiets. Het is heel duidelijk dat u de hefboomen die u in handen hebt, ook meteen inzet.

Ik ben het ook met u eens dat er een verschil is tussen een stedelijke context en het platteland. Net zoals u woon ik ook op het platteland, waar het moeilijker is om de intermodaliteit ten volle te benutten.

Ik hoor wel dat u dat ideale scenario van intermodaliteit wil realiseren. Dat is al een heel groot verschil met het verleden. Ik hoor ook dat u die strategie van intermodaliteit op tafel wil leggen bij de besprekingen van het beheerscontract. Dat verheugt mij.

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

Ik sluit mij vooral aan bij de opmerking van de heer Roggeman. U spreekt over een concurrentieel gegeven, waardoor cijfers betrouwbaar blijven. Op heel veel plaatsen zie ik dat gewoonweg niet. Als voorbeeld vernoem ik de stationsparking in mijn eigen stad, Hasselt. Er is daar geen concurrentie voor de grote NMBS-parking. Ik ben het dus niet helemaal eens met uw argument.

U verwijst naar uw strategische visie 2032. Bij de voorstelling van uw beleidsplan heb ik er al mijn waardering over uitgesproken dat u inderdaad een visie hebt, want daaraan heeft het jarenlang ontbroken, ook al ben ik het daar niet volledig mee eens.

Het ideaal scenario, volgens uw visie, is multimodaliteit waarbij de reiziger de fiets gebruikt in plaats van de auto. In die zin kan ik uw instemming dat autoparkings betalend worden nog begrijpen, want zo worden pendelaars naar de fiets gedreven. Maar – ik kijk opnieuw naar de vervoersregio Hasselt – de realiteit is dat er overal bespaard wordt, het aanbod van het openbaar vervoer krimpt en het aantal haltes vermindert. Zodoende is het voor de reizigers alsmoer moeilijker om met het openbaar vervoer het station te bereiken. Wie als alternatief de auto moet nemen om het station te bereiken en vervolgens ook nog veel moet betalen om die auto bij het station te parkeren, kiest er mogelijk voor om met de auto rechtstreeks naar zijn bestemming te rijden. Het openbaar vervoer hebben we zo dus niet gepromoot. Ik deel uw mening op dat vlak dus helemaal niet.

Ik kijk dan ook vooral uit naar de inhoud van de beheersovereenkomst.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Questions jointes de

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'autorisation de manger et de boire à bord du train" (55020378C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation de porter le masque dans les trains" (55020632C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation du port du masque et la ventilation dans les trains" (55020986C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'aliments et de boissons dans les gares/trains au vu des mesures corona actuelles" (55021195C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation de porter le masque dans les trains et les gares" (55021465C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port du masque obligatoire dans les trains" (55021517C)

Samengevoegde vragen van

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag of men mag eten en drinken in de trein" (55020378C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondmaskerplicht op de trein" (55020632C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondmaskerplicht en de ventilatie op de trein" (55020986C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het eten en drinken in stations en op treinen in het licht van de geldende coronamaatregelen" (55021195C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondmaskerplicht in treinen en stations" (55021465C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mondmaskerplicht in de trein" (55021517C)

Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la question exacte s'intitule "Manger et boire à bord des trains". Il ne s'agit évidemment pas d'un trois services ou d'une dégustation de vin, mais simplement de pouvoir, lors de trajets longs, se désaltérer ou se sustenter. Je suis moi-même navetteur de trajets longs – 01 h 20 de gare à gare – mais je pense aussi aux collègues originaires de Campine ou du Luxembourg. Il est difficile de savoir ce qui est permis et ce qui ne l'est pas.

Nous avons déjà eu ce débat par le passé. Vous avez précisé que la règle générale était le port du masque en permanence, et qu'il existait une tolérance par rapport au fait de boire et/ou de manger. Néanmoins, en tant que navetteur, je peux vous confirmer que les messages de rappel sur le port du masque ne facilitent pas la bonne compréhension de l'esprit qui préside aux mesures adoptées. Compte tenu du fait que la situation sanitaire, notamment par rapport à l'année dernière, s'est améliorée, je souhaitais vous interroger à nouveau sur ce sujet. Manger et boire dans le train n'est pas du luxe, c'est une question de confort pour les voyageurs, et pas uniquement en période de canicule.

Où en est-on précisément aujourd'hui? Qu'est-ce qui a été fait ou va être fait pour améliorer la communication à destination des voyageurs qui souhaiteraient pouvoir se désaltérer ou se sustenter lors d'un trajet?

Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik moet toegeven dat ik vanmiddag, toen ik de trein nam van Gent naar Brussel, een broodje met parmaham en mozzarella heb gegeten. Het was een heel lekker broodje. Ik was mij er niet van bewust of dat mag of niet, maar ik moet eerlijk zeggen dat ik ook andere pendelaars zag op de overigens niet drukbezette trein. Er zat niet veel volk op de trein, het was tijdens de daluren.

Ik merk ook bij mezelf een zekere mondmaskermoeheid op het openbaar vervoer. In de horeca en de winkels mogen wij immers zonder mondmasker binnen. Men voelt dat de vraag begint te rijzen waarom het dan nog nodig is om er een te dragen op het openbaar vervoer, dat ook niet op elk uur van de dag superdruk bezet is.

Is er reeds gericht onderzoek gedaan naar coronabesmettingen op het openbaar vervoer en naar het risico van besmetting? Zijn er recentere inzichten daarover dan degene waarover wij reeds informatie hebben gekregen in deze commissie?

Wat met ventilatie op de trein? Wordt de luchtkwaliteit gemeten? Wat gebeurt er als een bepaalde risicodrempel wordt overschreden? Weet u hoe men dat aanpakt in het buitenland?

Als gegarandeerd kan worden dat de ventilatie op de trein goed werkt, kan de mondmaskerplicht dan afgeschaft worden? Is dat een valabele piste? Zo ja, op welke termijn?

Zijn er eventueel nog andere coronamaatregelen die nog steeds in voege zijn op de trein, die tot op heden niet genoemd zijn in het debat?

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik kan misschien zelf al het antwoord geven op de vraag van collega Vandenbroucke. Op de website van de NMBS staat nog altijd klaar en duidelijk het volgende: "Aan boord van de treinen en in de stations ben je verplicht een mondmasker te dragen. Indien dit noodzakelijk is om medische redenen kan je kort je mondmasker afnemen om te drinken. We vragen wel om vervolgens je mondmasker onmiddellijk terug correct te plaatsen." U was dus jammer genoeg in overtreding. Over broodjes mozzarella wordt niets gezegd in de regels.

Mijnheer de minister, de gezondheidssituatie evolueert in de goede richting. Ook ik merk een zekere mondmaskermoeheid. Ik denk dat de reiziger zich ondertussen al voldoende bewust is van de situatie en ik verneem dan ook graag uw standpunt over het behouden van het verbod op eten en drinken op de trein, maar ook in de stations en op de perrons. Dat geldt ook nog steeds voor de perrons in openlucht. Is dat echt noodzakelijk? Daar zou men toch een flexibeler regime kunnen hanteren, zoals in de rest van de samenleving.

Ten slotte, hoeveel boetes werden er al uitgeschreven voor het overtreden van het verbod op eten en drinken in de stationsomgeving en op de trein?

Voorzitster: Kim Buyst.

Présidente: Kim Buyst.

Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, mondmaskermoeheid werd al aangehaald, maar daarnaast zijn er ook steeds vaker conflicten. Zo werd bijvoorbeeld de politie van onze zone naar het station van Herentals geroepen omdat een groep van 80 jongeren op de trein voor overlast zorgde. Zij weigerden tegenover de conducteur hun mondmasker op te zetten.

Het handhaven van de mondmaskerplicht wordt steeds moeilijker. Waarom mogen we met duizenden samen feesten zonder mondmasker, maar moeten we het opzetten op de trein, die toch goed geventileerd en ontsmet wordt? Die vragen komen regelmatig terug.

Hoeveel boetes werden er ondertussen uitgedeeld aan reizigers die weigerden een mondmasker te dragen? Zien we een stijgende trend sinds de aankondiging van de mondmaskerversoepelingen? Hoe kunnen wij de treinreizigers blijven motiveren om een mondmasker te dragen? Welke maatregelen neemt de NMBS om de conducteurs extra te beschermen in deze situaties?

Hoe ziet u de stap naar versoepeling van de mondmaskerplicht op de trein? Aan welke voorwaarden moet zijn voldaan? Wanneer kan de treinreiziger opnieuw normaal reizen, zodat hij zijn broodje met parmaham en mozzarella rustig kan opeten?

Ten slotte, worden de treinen nog steeds op regelmatige basis ontsmet? Zijn de mobiele ontsmettingsteams nog steeds aan de slag? Is reeds bekend tot wanneer zij aan de slag blijven?

Frank Troosters (VB): *Sinds 1 oktober jl. werden de maatregelen inzake het verplicht dragen van een mondmasker versoepeld. Wel blijft het dragen van een mondmasker verplicht binnen het openbaar vervoer. Tot wanneer zal het dragen van een mondmasker binnen het openbaar vervoer verplicht blijven? Worden er bijkomende maatregelen genomen om de reizigers duidelijk te informeren dat het dragen van een mondmasker binnen het openbaar vervoer verplicht blijft? Welke stappen dienen er volgens de minister gezet om het verplicht dragen van een mondmasker binnen het openbaar vervoer achterwege te kunnen laten?*

Georges Gilkinet, ministre: Madame la présidente, chers collègues, il s'agit d'une question passionnante et importante, puisqu'elle concerne notre quotidien en tant que navetteurs. Sans doute, beaucoup de personnes sont-elles fatiguées de porter le masque mais ce sera, je pense, encore nécessaire pendant un petit temps. Je constate d'ailleurs que, même au sein de ce Parlement, on le porte encore régulièrement. Cela me semble sage à défaut d'être agréable.

Als ruggengraat van het openbaar vervoer in België, heeft de NMBS haar maatschappelijke rol steeds ter harte genomen sinds het begin van de coronacrisis. Haar medewerkers hebben steeds het beste van zichzelf gegeven in extreem moeilijke omstandigheden.

Het Overlegcomité heeft, op basis van adviezen van epidemiologische experts die de situatie continu monitoren, op haar laatste vergadering besloten om de geldende gezondheidsmaatregelen betreffende het dragen van het mondmasker te versoepelen. Het dragen van het mondmasker blijft enkel verplicht in binnenruimtes van het openbaar vervoer, de stations en luchthavens. Mondmaskers blijven dus verplicht in de treinen en in de stations, maar zijn niet verplicht op openluchtperrons. Het betreft in deze gevallen een federaal verplichte sokkel.

De NMBS past deze voorzorgsmaatregelen vanzelfsprekend loyaal toe en ik bedank haar medewerkers daar opnieuw voor.

Monsieur Parent, j'avais parlé de tolérance lors d'un précédent échange l'année dernière. La règle n'était en effet pas clairement énoncée dans la réglementation quant à la possibilité de s'alimenter dans un train, et donc, de retirer son masque. L'arrêté ministériel du 28 octobre 2020 dit "Corona", est désormais très clair dans ses considérants. Le masque ou toute autre alternative en tissu peut être enlevé occasionnellement pour manger et boire. Cette règle s'applique également à bord des trains pour tout type de personne. Voilà

qui rassurera les parents avec enfants ou les personnes, comme M. Arens ou Mme Buyst, qui font de longs trajets en train pour nous rejoindre à Bruxelles.

Par ailleurs, j'ai demandé à la SNCB de vérifier si les messages donnés au public, par voie de haut-parleurs ou via les sites internet, étaient conformes à la réglementation, aussi bien dans les trains que via les autres outils de communication. Si ce n'est pas le cas, une adaptation sera apportée. La nouvelle règle qui permet de ne pas porter le masque sur des quais en plein air vaut depuis le 1^{er} octobre.

Président: Jean-Marc Delizée.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

De lucht wordt om de tien minuten volledig ververs in alle NMBS-treinen, zoals aanbevolen door de Hoge Gezondheidsraad. De luchtbehandelingssystemen worden regelmatig onderhouden en de filterelementen vervangen. De treinen worden geregeld grondig gereinigd, waardoor onder andere ophoping van stof in het luchtverdelingssysteem wordt vermeden. Daarnaast worden alle procedures voor de dagelijkse schoonmaak van de treinen rigoureus opgevolgd. De treinen worden dagelijks schoongemaakt, met bijzondere aandacht voor de oppervlakken waarmee de reizigers in contact komen, zoals de tafeltjes, de vuilnisbakken, de toiletten en de deurgrepen. De NMBS heeft mij geen cijfermateriaal over de luchtvochtigheid aan boord van haar treinen kunnen bezorgen.

Deze uitzonderlijke periode heeft ons geleerd om de vitale rol van het openbaar vervoer beter te begrijpen bij het waarborgen van de verplaatsingen die essentieel zijn voor de werking van het land. Nooit stond de fundamentele opdracht van openbare dienst van de NMBS zo in de kijker. Net als voor de samenleving zal er ook voor de NMBS een tijdperk voor en na corona zijn, maar de sterke punten van ons multimodaal vervoersmodel zullen dezelfde blijven.

Duurzaamheid en klimaat zullen meer dan ooit belangrijk zijn voor de burger. Onder alle omstandigheden zullen mensen steeds de nood hebben om zich te verplaatsen. De NMBS zal hun de mogelijkheid bieden om dat op de veiligste en comfortabelste manier te doen. De NMBS gelooft dan ook dat het openbaar vervoer na de crisis aantrekkelijker zal worden. Samen zullen wij de reiziger overtuigen om opnieuw de trein te nemen. Het aantal treinreizigers zat begin september op het hoogste niveau sinds de start van de coronacrisis. Wij hadden midden september gemiddeld 78 % van het aantal reizigers van voor de crisis.

Mijnheer Roggeman, mevrouw Verhaert, de NMBS houdt enkel cijfers bij met betrekking tot het aantal pv's die zij oplegt wegens het niet naleven van de instructies van het ministerieel besluit inzake de COVID-19-maatregelen in het openbaar vervoer. Cijfers met betrekking tot het aantal pv's dat werd opgemaakt enkel wegens eten aan boord van treinen zijn dan ook niet beschikbaar. Het aantal pv's dat Securail in dit kader oplegde, is in de afgelopen zes maanden trouwens gedaald tot gemiddeld minder dan tien per dag.

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

Voilà une réponse claire qui soulagera, je pense, les navetteurs, mais aussi le collègue Vandenbroucke qui n'était donc pas en situation d'illégalité. Blague à part, en ce qui concerne la communication, je pense effectivement que c'est un point sensible.

Au-delà du débat, l'interprétation différente que peuvent avoir le voyageur et le personnel accompagnant peut générer des situations conflictuelles. C'est effectivement très important d'avoir une communication claire pour toutes et tous, à la fois auprès du personnel et des voyageurs, pour limiter les tensions dans les trains; au-delà du fait que manifestation, comme vous l'avez dit, la possibilité est donnée de boire ou manger dans le train, ce qui est une bonne nouvelle, et une bonne évolution.

Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de commentaar van de heer Parent. Ook ik ben de mening toegedaan dat het antwoord getuigt van een mooi evenwicht tussen de bekommernis voor de sanitaire veiligheid en het gezond verstand, dat ervoor zorgt dat de trein een aantrekkelijker alternatief blijft voor de wagen.

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

Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ook ik dank u voor uw antwoord.

Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, voor mij geldt hetzelfde.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Débat d'actualité sur les moyens financiers d'Infrabel et interpellations et questions jointes de

- **Josy Arens** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les moyens financiers d'Infrabel" (55020535C)

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les conséquences du sous-financement d'Infrabel" (55020557C)

- **Leen Dierick** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La fermeture des lignes ferroviaires 54 (Malines-Saint-Nicolas) et 57 (Termonde-Lokeren)" (55020683C)

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La fermeture de lignes ferroviaires par Infrabel" (55020856C)

- **Pieter De Spiegeleer** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La menace de fermeture de liaisons ferroviaires par Infrabel" (55021058C)

- **Josy Arens** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les économies demandées à Infrabel" (55000181I)

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les économies imposées à Infrabel" (55000183I)

- **Kim Buyst** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le communiqué d'Infrabel sur la fermeture de lignes ferroviaires" (55021389C)

- **Joris Vandenbroucke** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La menace de fermeture des lignes ferroviaires 54 (Malines-Saint-Nicolas) et 57 (Termonde-Lokeren)" (55021484C)

- **Mélissa Hanus** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'avenir du réseau d'Infrabel" (55021529C)

Actualiteitsdebat over de financiering van Infrabel en toegevoegde interpellaties en vragen van

- **Josy Arens** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De financiële middelen van Infrabel" (55020535C)

- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de onderfinanciering van Infrabel" (55020557C)

- **Leen Dierick** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de spoorlijnen 54 (Mechelen-Sint-Niklaas) en 57 (Dendermonde-Lokeren)" (55020683C)

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het sluiten van spoorlijnen door Infrabel" (55020856C)

- **Pieter De Spiegeleer** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De dreigende sluiting van treinverbindingen door Infrabel" (55021058C)

- **Josy Arens** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De aan Infrabel gevraagde besparingen" (55000181I)

- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De aan Infrabel opgelegde besparingen" (55000183I)

- **Kim Buyst** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De communicatie van Infrabel over het sluiten van spoorlijnen" (55021389C)

- **Joris Vandenbroucke** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De dreigende sluiting van spoorlijnen 54 (Mechelen-Sint-Niklaas) en 57 (Dendermonde-Lokeren)" (55021484C)

- **Mélissa Hanus** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het spoornet van Infrabel" (55021529C)

Josy Arens (cdH): "Il me revient qu'Infrabel est très inquiète concernant sa situation budgétaire.

Les travaux qui ont été - et qui sont encore - réalisés pour réparer les dégâts causés par les inondations aux infrastructures ferroviaires n'étaient évidemment pas prévus et ont grignoté une part importante des moyens de l'entreprise. Tellement, d'après certaines sources, que sans refinancement une grande partie du réseau subirait des réductions de vitesse et certaines lignes pourraient être fermées pour cause de vétusté. En Wallonie comme en Flandre.

Monsieur le ministre,

Confirmez-vous ces informations ? Des lignes sont-elles de nouveau en danger ?

Etes-vous en concertation avec Infrabel à ce sujet?

Les travaux et les moyens nécessaires à ceux-ci vont-ils plomber les projets ambitieux pour le rail que vous détaillez dans votre note de politique générale ?

Infrabel dispose-t-elle selon vous des moyens suffisants -humains et matériels- pour relever les défis que représentent pour elle ces projets?

Quels montants sont prévus dans les plans d'investissement d'Infrabel ?

Pouvez-vous ventiler ces montants en budget d'exploitation / budget d'investissement ?

Prévoyez-vous une augmentation de la dotation à Infrabel pour compenser les moyens investis lors de la catastrophe ?

Si oui, quel montant ?"

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de financiële situatie van Infrabel is eigenlijk dramatisch, in die zin dat Infrabel binnenkort bij ongewijzigd beleid niet meer in staat zal zijn om zijn kerntaken uit te voeren, namelijk het onderhoud van de spoorweginfrastructuur op onze Belgische bodem. Er doen nu al verhalen de ronde over onveilige toestanden op onze spoorwegen. Ongelukjes en bijna-aanrijdingen zouden al eens in de doofpot verdwijnen. Die situatie moet ons allemaal alarmeren. Het is belangrijk dat wij daar vandaag dieper op ingaan. We hebben de coronacrisis gehad en ook een crisis door de overstromingen. Wij vrezen dat Infrabel niet alles kan bolwerken.

De malaise bestaat echter al veel langer. De oorzaak is een decennialange structurele besparing bij Infrabel. Van werknemers horen we dat zij heel bezorgd zijn over hun tewerkstelling, over hun veiligheid en over de veiligheid van de reizigers. Ze zijn bezorgd over de toekomst van het spoor. Daarin kunnen wij hen geen ongelijk geven.

Sta me toe om enkele cijfers te geven. In het personeelsbestand is het aantal voltijdse equivalenten op de loonrol van Infrabel tussen 2015 en 2019 gedaald van 12.045 naar 10.064, een daling met maar liefst 16 %. De besparingen op het personeel bij Infrabel worden nog eens versterkt door besparingen bij de NMBS, waar in diezelfde periode ook nog eens meer dan 3.000 voltijdse banen verdwenen, ongeveer 15 %; want in absolute cijfers ging de NMBS van 20.628 voltijdse equivalenten in 2014 naar 17.539 in 2019. Opgeteld zijn er op enkele jaren tijd 5.070 jobs verdwenen in een sector die onze modal shift moet verwezenlijken, de strijd tegen de klimaatverandering moet helpen aanpakken en het fileleed moet verzachten. Dit zorgt ervoor dat er elke maand ongeveer honderd personeelsleden minder zijn bij de spoorwegen. Deze cijfers staan in een schril contrast met de mooie woorden van deze vivaldiploeg en in het bijzonder met uw beleidsverklaring.

Naast het personeelscijfer zijn er nog de bloedrode financiële cijfers. Tussen 2005 en 2019 daalde de overheidsdotatie van Infrabel met maar liefst 2 %. De exploitatiedotatie van Infrabel is tussen 2005 en 2021 met maar liefst 85% gedaald. Die exploitatiedotatie heeft Infrabel nodig om de sporen die er al liggen te onderhouden zodat deze beschikbaar blijven voor zowel reizigers als het goederenvervoer. De exploitatiedotatie voor Infrabel bedroeg in 2005 bijna 350 miljoen euro per jaar en vandaag dreigen we onder de 50 miljoen euro te zakken. Tijdens de ministerraad van oktober 2020 is er beslist om in 2021 opnieuw 6 miljoen euro te besparen op de exploitatiedotatie. Naast deze exploitatiedotatie staat de investeringsdotatie. Ook die is fors gedaald. De voorbije vijftien jaar is die met maar liefst 18% gedaald, van 1 miljard euro per jaar naar 800 miljoen euro per jaar. Dit heeft vooral effect op de capaciteiten van het spoornetwerk. Onderhoud dat te lang op zich laat wachten, brengt het gebruik van sommige sporen in het gedrang.

Misschien stuurt u aan op alternatieve inkomsten bij Infrabel. Men zou nog hogere rijpadvergoedingen kunnen innen, maar van wie? Dat is in hoofdzaak van de NMBS, een ander overheidsbedrijf dat ook al geen middelen op overschot heeft. Anders moet Infrabel hogere tarieven heffen bij de private goederenvervoerders zoals Lineas die door het kabinet opnieuw extra worden gesubsidieerd met belastinggeld. Ook daar zou het enkel om een transfer van belastinggeld gaan. Infrabel kan ook tarieven heffen op nachttreinen die ons land zouden kunnen aandoen. Indien Infrabel zelf meer inkomsten moet

genereren, waar dit besparingsbeleid hen toe verplicht, zal het automatisch een vestzak-broekzakoperatie zijn. De voorgaande jaren heeft Infrabel telkens bespaard op personeel en heeft het minder geïnvesteerd. Vandaag zitten we duidelijk op een kantelmoment. Dat geeft Infrabel ook zelf aan. Het is buigen of barsten voor de spoorsector.

Naast de vele rode cijfers, hebben we ook een aantal groene cijfers. Zo is het spooraanbod gestegen met een kleine 5 % tussen 2014 en 2019, buiten de coronaperiode gerekend. We zien dat de NMBS in 2019 zelfs 253 miljoen reizigers vervoerde. Dat was een serieuze stijging. Dat geeft een enorme productiviteitsstijging voor het personeel dat extra overuren moet doen en minder recupdagen krijgt. Er zijn ook gespreide diensten, overplaatsingen en steeds meer contractuele aanwervingen.

Maar net door die toename van het aantal reizigers, zou men verwachten dat er wordt geïnvesteerd in extra personeel bij Infrabel. Het is immers Infrabel dat moet instaan voor het onderhoud, de herstellingen, toegankelijke stations, elektrificatie en investeringen in nieuwe spoorverbindingen. Maar dat gebeurt allemaal niet, alsof Infrabel een citroen is die men kan blijven uitpersen. We horen het u graag zeggen, net zoals gisteren in Schaarbeek: "Elke euro die in het spoor geïnvesteerd wordt, brengt drie euro op." Maar als men vertrekt met 0 euro, komt men natuurlijk ook op 0 euro uit.

Als gevolg van de door de federale regering opgelegde besparing, dreigt Infrabel met sluitingen van vijf spoorlijnen. Concreet gaat het om de lijn Charleroi-Mariembourg, Ath-Gislenghien, Heike-Sint-Niklaas, Dendermonde-Lokeren en lijn 150 Charmeuse. Ook aankondigingen van tijdelijke vertragingen staan op de agenda. Hiervan zullen 302 goederentreinen per dag en maar liefst 1.764 passagierstreinen de gevolgen ondervinden. Deze info kreeg het personeel te horen tijdens een uiteenzetting van de CEO van Infrabel, Benoît Gilson.

De beheerder van het spoorweginet overweegt ook nog eens de geleidelijke buitenbedrijfstelling van sporen en spoorwegverbindingen Blankenberge, Essen, Genk-goederen, Voroux, Montzen, Mariembourg en Saint-Ghislain. Het rangeerstation in de haven van Antwerpen zal slechts gedeeltelijk worden vernieuwd en ook de haven van Luik kan hinder ondervinden.

Dat zijn toch allemaal geen goede vooruitzichten. Daarom heb ik een aantal vragen voor u, mijnheer de minister.

Hoe reageert u op de doemberichten van Infrabel? Ging u niet extra investeren in ons treinnetwerk? Ging u het goederenvervoer tegen 2030 niet verdubbelen?

Is er vandaag reeds een verhoogd risico voor de treinreizigers op ongevallen door gebrekkig onderhoud? Is er vandaag reeds een verhoogd risico op vertragingen voor de treinreizigers door het gebrekkig onderhoud?

Kan Infrabel eenzijdig lijnen sluiten indien deze niet meer veilig zijn?

Klopt het dat het exploitatiebudget van Infrabel tijdens uw legislatuur opnieuw gaat dalen met 94 miljoen euro? Infrabel heeft niet enkel centen tekort, maar ook handen. Er zijn 400 werknemers te kort om alle taken die moeten uitgevoerd worden ook effectief uit te voeren. Hoe gaat u deze situatie rechtekken?

Heeft Infrabel de middelen om 400 extra personeelsleden aan te trekken?

Kunt u garanderen dat er geen lijnen gesloten zullen worden? Kunt u garanderen dat Infrabel over voldoende financiële middelen zal beschikken om ons treinnetwerk uit te baten?

Gaat u de besparingen bij Infrabel tenietdoen door extra investeringen?

Leen Dierick (CD&V): Mijnheer de minister, midden september verslikte ik mij in mijn koffie toen ik op een Franse nieuwssite las dat de heer Gilson, de CEO, aankondigde dat er vijf spoorlijnen zouden worden gesloten: drie lijnen in Wallonië en twee lijnen in Vlaanderen. Vooral over die lijnen in Vlaanderen schrok ik. Het gaat om de lijn 54 van Heike naar Sint-Niklaas en de lijn 57 van Dendermonde naar Lokeren. Niet alleen ik als lokaal mandataris in Dendermonde schrok mij kapot. Wij hebben nochtans heel vaak met Infrabel overlegd. Daar was nooit sprake van geweest. Uiteraard sloeg het nieuws ook in als een bom bij de vele

duizenden treinreizigers die deze lijnen bij hun dagelijkse verplaatsingen gebruiken. Niemand was hiervan op de hoogte.

Het voorstel om de lijnen te sluiten is eigenlijk ook niet te vatten. Het openbaar vervoer moet net worden aangemoedigd. Sommigen willen zelfs alles gratis maken. Het lijkt alsof men hier het tegenovergestelde wil doen, want veel gebruikte lijnen worden afgeschaft. Begrijpe wie begrijpen kan. Net zoals de reizigers ben ik enorm bezorgd.

Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Hoe vallen deze besparingen te rijmen met de ambities van de regering? In het regeerakkoord staat immers dat de investeringen zich zullen toespitsen op het vernieuwen en het onderhoud van spoorinfrastructuur en dat men de capaciteit van het personenvervoer wil uitbreiden. Hoe valt dit te rijmen?

Bent u op de hoogte van de plannen om de lijnen 54 en 57 te sluiten? Hoe concreet zijn deze plannen? Wat is uw mening hierover?

Zult u maatregelen nemen om deze sluiting te voorkomen? Welke?

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de collega's hebben de context al geschetst. Infrabel zou het voornemen hebben om een aantal spoorlijnen te sluiten. Het gaat om spoorlijnen 132, 134, 287, 54 en 57.

Opvallend was de precisering van de spoorlijnen zelf, want zeker in Vlaanderen gaat het om grote en middelgrote steden, midden in de Vlaamse Ruit, die dagelijks duizenden pendelaars te verwerken krijgen. De lijnen 54 en 57 zijn bovendien de enige verbinding tussen het Waasland en Brussel. In het Waasland wonen ongeveer 300.000 mensen. Dat men daarin wil snijden is totaal onlogisch.

Ook opvallend is dat die verklaringen lekten tijdens de voorstelling van Rail Roadmap 2030, waar u zelf aanwezig was en de heer Gilson ook. Iedereen betuigde een grote steun aan het voorliggende plan waarin stond dat er geen spoorlijnen zouden sluiten. Qua tegenspraak op dezelfde dag kan dat tellen!

Infrabel verwees in zijn motivatie achteraf naar de lagere rendabiliteit van de lijnen in kwestie. Ik betwijfel of dat van toepassing is voor die spoorlijnen tussen Mechelen en Sint-Niklaas of Dendermonde en Lokeren. Infrabel beschikt blijkbaar wel degelijk over cijfers van de rendabiliteit van de spoorlijnen. Dat is ook al het vermelden waard, aangezien ik daar al anderhalf jaar duidelijkheid over tracht te krijgen in verschillende schriftelijke vragen, voorlopig zonder succes. Elke vraag die ik daarover stel, stuit op hetzelfde antwoord, namelijk Infrabel heeft zulke gegevens niet. Dat blijkt niet zo te zijn, blijkt nu.

Welke spoorlijnen wil Infrabel nu sluiten? Klopt het dat die scenario's op tafel liggen? Kunt u dat bevestigen? Op welke manier is deze selectie tot stand gekomen? In het geval van de Waalse spoorlijnen gaat het over minder gebruikte spoorlijnen op één rijvak. Op welke manier vergelijkt Infrabel de rendabiliteit van spoorlijnen?

Bevestigt u uw eerdere verklaringen, namelijk dat er geen spoorlijnen zullen sluiten tot en met 2024? Als dat het geval is, hoe verklaart u dan het publieke meningsverschil met de heer Gilson? Uzelf en de CEO van Infrabel voeren dus afwijkende, zelfs vlakaf tegengestelde communicatie. Worden zulke plannen dan niet doorgesproken tussen uw kabinet en de CEO? Hoe is zo iets mogelijk? Gebruikt of misbruikt Infrabel het mogelijk sluiten van spoorlijnen als drukkingsmiddel om extra publieke middelen te bekomen?

Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vragen over het goederenspoorwegvervoer zullen vandaag niet meer aan bod kunnen komen. De vraag die in dit actualiteitsdebat primeert, is die over de sluiting van de lijnen Sint-Niklaas-Mechelen en Dendermonde-Lokeren, die toch wel zeer opmerkelijk is.

Zoals de heer Roggeman aanhaalde – dit sluit aan bij mijn vraag over het goederenvervoer en de besparingen, vooral in de haven van Antwerpen – was de timing toch wel meer dan hallucinant. Net op de maandag dat iedereen elkaar voor de voeten liep om beloftes te doen over de spoorweginfrastructuur, deelde

de heer Gilson mee dat er stevig gesnoeid moest worden.

Welke spoorlijnen wil Infrabel effectief sluiten? Op welke basis gebeurde deze selectie? Welke winsten zouden deze sluitingen voor Infrabel opleveren? Wanneer zullen deze spoorlijnen effectief opgeheven worden? Is er sprake van een eventuele *investment shift* in het kader van de dreigende stopzetting van bepaalde lijnen? Zo ja, welke verschuivingen? Van welke regio naar welke regio? Of van het personenvervoer naar het goederenvervoer? Of welke andere verschuiving?

Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, le gouvernement fédéral aurait demandé à Infrabel de réaliser d'importantes économies d'ici 2024. Des travaux qui doivent ou sont réalisés pour réparer les dégâts causés par les inondations aux infrastructures ferroviaires n'étaient pas prévus et ont grignoté une part importante des moyens de l'entreprise, comme n'était pas prévue non plus la gratuité des transports – comme au Grand-Duché du Luxembourg – qu'un partenaire gouvernemental a annoncée, si j'ai bien compris.

Selon certaines sources, sans refinancement, une grande partie du réseau subirait des réductions de vitesse et certaines lignes pourraient être fermées pour cause de vétusté, en Wallonie comme en Flandre.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ces informations? Des lignes sont-elles à nouveau en danger? Êtes-vous en concertation avec Infrabel à ce sujet? Les travaux et les moyens nécessaires à ceux-ci plomberont-ils les projets ambitieux pour le rail que vous détaillez dans votre note de politique générale? Infrabel dispose-t-elle selon vous des moyens humains et matériels suffisants pour relever les défis que représentent pour elle ces projets? Quels montants sont-ils prévus dans les plans d'investissement d'Infrabel? Pouvez-vous ventiler ces montants en budget d'exploitation ou en budget d'investissement? Prévoyez-vous une augmentation de la dotation fédérale pour compenser les moyens investis lors de la catastrophe et mettre en œuvre des autres promesses qui viennent d'être faites? Dans l'affirmative, quels en sont les montants?

Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik verwijst naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister,

Deze regering kiest ervoor te investeren in het spoor. Na jarenlange onderinvesteringen, is de uitdaging groot om onze treinen stipter, toegankelijker en aantrekkelijker te maken. De berichtgeving van Infrabel over het mogelijke sluiten van spoorlijnen als gevolg van de lineaire besparing die het bedrijf krijgt opgelegd, kon ik dan ook erg moeilijk plaatsen. Zo werd er gezegd dat de spoorlijnen L150, L132 Charleroi-Mariembourg en L287 Ath-Ghislenghien in Wallonië en de L54 Y Heike-Sint-Niklaas en de L57 Dendermonde-Lokeren in Vlaanderen bedreigd zijn.

U heeft reeds verzekerd dat er deze legislatuur geen spoorlijnen zullen sluiten, integendeel zelfs, dat u verder gaat met investeren in de trein. Om meer reizigers dan ooit én meer goederenvervoer over het spoor te vervoeren dan ooit.

Daarom heb ik voor u deze vragen:

- 1. Hoeveel extra investeringen zijn op dit moment al beslist?*
- 2. Welke zijn de mogelijke gevolgen van de lineaire besparing op Infrabel?*
- 3. Kan u opnieuw bevestigen dat er geen spoorlijnen zullen afgesloten worden?*

Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, heel wat collega's, onder andere uit Oost-Vlaanderen, hebben geschetst hoezeer de communicatie rond de dreigende sluiting van spoorlijnen 54 Mechelen-Sint-Niklaas en 57 Dendermonde-Lokeren verbazing wekte. Heel wat pendelaars die van die lijnen gebruikmaken, zijn ongerust. Er is ook al actie rond gevoerd in de betrokken gemeenten.

Kunt u duiding geven bij die berichtgeving? Kunt u ons verzekeren dat u het nodige zult doen om een sluiting van die spoorlijnen af te wenden?

Mélissa Hanus (PS): *Malgré les importants nouveaux budgets d'investissements que votre collègue Monsieur Dermine et vous-même avez obtenu en faveur du rail, le CEO d'Infrabel a fait part de ses craintes pour l'avenir du réseau. Il évoque la fermeture et le ralentissement de plusieurs lignes si les moyens*

d'exploitations ne sont pas revus à la hausse. Même si une exception budgétaire existe en faveur des secteurs primordiaux à la relance et à la transition climatique tel qu'Infrabel, l'entreprise publique doit assumer - dans une moindre mesure - une partie de l'effort budgétaire tel qu'il existe dans l'accord du gouvernement.

Monsieur le Ministre, je conçois que l'accord du gouvernement est un compromis qui d'une part permet de réinvestir massivement dans le rail (notamment en Wallonie) et d'autre part imposer des économies dans le budget d'exploitation (mêmes limitées) au gestionnaire du réseau ferroviaire. Toutefois, compte-tenu des enjeux notamment climatique et sociaux liés au rail, nous devons nous assurer de ne pas mettre en danger l'avenir du réseau. A cet égard, vous avez et aurez le soutien de mon groupe à chaque fois qu'il s'agira d'assurer la pérennité de notre secteur ferroviaire et la qualité de l'emploi.

Comment considérez-vous les craintes du CEO d'Infrabel pour l'avenir du réseau?

Quel est l'évolution attendue du réseau mais aussi de l'emploi pour les années à venir chez Infrabel?

Comprenez-vous les craintes des syndicats, dans un contexte de négociations sociales compliquées?

Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, je suis étonné que vous ne m'ayez pas interrogé sur le sort de la ligne Charleroi-Couvin, qui va évidemment rester ouverte comme toutes les autres.

Le **président**: Je n'ai pas de craintes, c'est pour cela que je n'ai pas posé la question. Je ne suis pas de ceux qui régulièrement affirment que cette ligne va être fermée alors qu'elle vient d'être entièrement refaite. On ne commettrait pas une telle gabegie, donc je n'y pense même pas, monsieur le ministre.

Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, vous répondez à ma place.

Le **président**: C'est vous qui m'avez posé la question! J'y réponds donc.

Georges Gilkinet, ministre: Plus sérieusement, je vous remercie de m'interroger sur un sujet aussi important que le financement du rail belge. C'est celui qui m'occupe depuis un peu plus d'un an. En réponse à vos questions, je tiens à affirmer très clairement, si c'est nécessaire car vous le savez déjà toutes et tous: il n'y aura pas de fermeture de lignes ferroviaires sous cette législature, que du contraire. J'entends renforcer davantage le réseau et le service, pour léguer à la personne qui me succèdera en tant que ministre un réseau en meilleur état que celui dont j'ai hérité. Mon intention est de faire en sorte qu'il n'y ait pas de fermeture d'ici 2024, ni après. Nous avons besoin d'un réseau ferroviaire performant pour transporter davantage de personnes et de marchandises afin de répondre aux enjeux climatiques, de mobilité et économiques auxquels nous sommes confrontés.

In het federaal regeerakkoord staat uitdrukkelijk dat wij zullen investeren in het spoorvervoer, met als doel van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit in België te maken. Het regeerakkoord voorziet met name in bijzondere bijkomende middelen om de NMBS en Infrabel in staat te stellen te investeren in een duurzame *modal shift*. Die ambitie komt zeer concreet tot uiting in de doelstelling om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Ons beleid kan er dus alleen maar op gericht zijn het Belgische spoorweginet te versterken en de aansluiting op sites met economisch potentieel te ondersteunen.

Concreet betekent het de opmaak van een meerjareninvesteringsplan voor de komende tien jaar. Het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 zal ook gekoppeld worden aan een performantiecontract van gelijke duur, waarover momenteel onderhandeld wordt tussen Infrabel en mijn kabinet.

Het investeringsplan 2022-2026, zoals voorgelegd aan bepaalde economische organisaties, is een oefening van Infrabel en dient als werkbasis voor de onderhandelingen met de federale overheid. Het werd niet politiek besproken of bekrachtigd.

En 2018, Infrabel a fait réaliser un audit de l'état de son réseau au regard des économies OPEX très lourdes imposées par les précédents gouvernements.

Les conclusions des experts mentionnaient déjà, à l'époque, que le cycle de vie normal d'une partie de l'outil

de production d'Infrabel était dépassé. Les experts soulignaient à cette occasion le fait que, moyennant une politique d'entretien rigoureuse, ses *assets* pourraient encore fonctionner jusqu'à la fin de la décennie. C'est la raison pour laquelle une grande partie de mon énergie de ministre est consacrée à trouver de nouveaux moyens au bénéfice d'investissements dans l'infrastructure pour inverser cette tendance.

Les investissements que j'ai déjà pu dégager, avec l'accord du gouvernement et le soutien de la Commission européenne, depuis mon entrée en fonction, ont permis de lancer des travaux pour renforcer le rail dans les quatre coins de la Belgique. Au moment où je vous parle, des chantiers sont en cours entre Tournai et Mouscron, sur la ligne entre Bruxelles et Nivelles – pour terminer les travaux – ou entre Bruxelles et Ottignies, sans parler des travaux de réhabilitation de la voie suite aux inondations.

Pour rappel, avec le Plan Boost, c'est d'abord 100 millions d'euros qui ont été rapidement mis sur la table, qui ont permis de lancer les travaux. L'enveloppe totale décidée à ce stade est de 365 millions d'euros consacrés un peu à la SNCB avec le renforcement de l'accessibilité des gares, beaucoup à Infrabel pour répondre à nos objectifs en matière de transport de marchandises, de renforcement du réseau.

Mais cela n'est évidemment pas encore suffisant. Chaque jour, je me bats pour trouver des moyens supplémentaires pour le rail en commençant par le conclave budgétaire en cours et en sollicitant tous les instruments mis à disposition par l'Union européenne dans ce cadre.

Soyez assurés que je continuerai à chercher et que je trouverai les moyens pour rendre notre réseau ferroviaire plus robuste et pour promouvoir le transport ferroviaire des marchandises comme des personnes au plan national comme au plan international.

Un euro investi dans le rail rapporte directement et indirectement trois euros à l'économie. Le train est un des instruments majeurs pour répondre à nos objectifs en matière climatique.

Je travaille à ces projets en lien étroit avec les responsables des deux entreprises que sont la SNCB et Infrabel. Je ne doute pas que nous aurons l'occasion de continuer à en débattre ensemble.

Je vous le répète, il n'y aura pas de fermeture de ligne ferroviaire d'ici 2024. Tout au contraire, j'espère léguer un réseau plus robuste que celui dont j'ai hérité à mes successeurs.

Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'ai pris bonne note qu'il n'y aurait pas de fermeture de ligne ferroviaire sous cette législature. C'est un engagement important et je compte sur votre capacité de conviction pour trouver les nouveaux moyens pour investir et pour tenir les promesses qui sont faites directement ou indirectement.

Je compte beaucoup aussi sur le plan d'investissement 2020-2032.

Vous avez évoqué certaines lignes dans le pays mais vous n'avez pas parlé des lignes de la province de Luxembourg. Cela veut-il dire que le Luxembourg est complètement oublié? J'ai parlé de la gratuité des transports en commun demandée par un partenaire gouvernemental. Cela vous a-t-il dérangé?

Monsieur le président, je compte sur la capacité de conviction du ministre et je ne vais pas déposer de motion de méfiance aujourd'hui.

Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, je n'ai sans doute pas été assez précis pour M. Arens. Quand je dis qu'il n'y aura pas de fermeture de ligne dans le pays, cela vaut aussi pour la province de Luxembourg!

J'ajoute que, comme vous le savez, la question de l'accélération des travaux sur la ligne Bruxelles-Luxembourg fait partie de mes priorités dans les discussions avec la Commission européenne pour obtenir des financements complémentaires.

Le **président**: Monsieur Arens, je prends note du fait qu'il n'y a pas de motion au terme de votre interpellation.

Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik hoor veel positieve woorden. Dat is goed, maar we moeten afwachten wat er in de praktijk gebeurt. Welke budgetten zullen er binnenkort bekendgemaakt worden? Wij zullen die analyseren en op basis daarvan kunnen we concluderen of de middelen al dan niet toereikend zijn. Op het moment maken de vakbonden zich in dat verband grote zorgen. Immers, om de activiteiten uit te breiden zijn er extra handen nodig. Ik zal pas gerust zijn als we zien dat er inderdaad bijkomende middelen ter beschikking zijn om die ambities waar te maken.

Mijnheer de minister, u vindt ongetwijfeld in uw vivaldiregering bondgenoten voor de versterking van de NMBS, aangezien ze heel veel belang hechten aan het klimaat. U moet dus aan de slag met de regering, opdat er ambitieus in onze spoorwegen geïnvesteerd wordt en er voldoende middelen en personeel ter beschikking komen om de uitbreiding te realiseren. Wij steunen u daarvoor ten volle.

Toch zal ik mijn motie niet intrekken, want wij blijven hameren op een betere financiering.

Leen Dierick (CD&V): Mijnheer de minister, u hebt ons gerustgesteld: de spoorlijn wordt deze legislatuur niet gesloten. Maar we willen dat evenmin zien gebeuren in de volgende legislatuur en hopelijk hoeven we op de discussie dan niet terug te komen. Het blijven nu eenmaal belangrijke lijnen, die middelgrote steden met elkaar verbinden en dagelijks door duizenden pendelaars worden gebruikt. Ze moeten behouden worden.

U hebt mij en wellicht vele reizigers dan wel gerustgesteld, mijnheer de minister, maar sta mij toe deze ongeziene wijze van werken aan te klagen. Het is toch wel zeer triestig als men een document van Infrabel lekt om zo druk te zetten om meer financiële middelen te krijgen. Zo creëert men ongerustheid bij de bevolking en ontmoedigt men de treinreizigers. Het vertrouwen van lokale bestuurders in Infrabel heeft hiermee ook een deuk gekregen. Die werkwijze is niet voor herhaling vatbaar.

De **voorzitter**: Mijnheer Roggeman, bent u ook gerustgesteld?

Tomas Roggeman (N-VA): Ja en neen, mijnheer de voorzitter.

Mijnheer de minister, ik ben gerustgesteld en blij gestemd door uw resolute verklaring dat er in deze legislatuur geen spoorlijnen zullen worden gesloten.

Ten gronde denk ik dat heel de problematiek dieperliggende moeilijkheden blootlegt. Infrabel stelt dat bepaalde spoorlijnen niet rendabel zijn, waardoor de toekomst van die spoorlijnen ter discussie gesteld moet worden. Als parlementslid wil ik dat de rendabiliteit wordt aangetoond aan de hand van cijfers. Als wij die vraag via u aan Infrabel stellen, luidt het antwoord dat die cijfers niet voorhanden zijn of niet gegeven kunnen worden. Waar zijn die mensen in vredesnaam dan mee bezig? Hoe is het mogelijk dat een overheidsbedrijf...

Georges Gilkinet, ministre: Mais enfin! (...)

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, de heer Roggeman heeft het woord voor zijn repliek.

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, hoe verklaart u dat Infrabel geen cijfers kan voorleggen over het aantal verkochte rijpaden? Dat betreft nochtans zijn kerntaak.

Georges Gilkinet, ministre: (...) Mais enfin!

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u antwoordt op onze vragen dat Infrabel die cijfers niet heeft. Het is toch onmogelijk dat Infrabel geen cijfers bezit over de rendabiliteit per spoorlijn?

Georges Gilkinet, ministre: (...) le port d'Anvers souhaite-t-il un peu plus de trains de marchandise?

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik weet niet of wij elkaar goed begrijpen. Hebt u objectieve data over de rendabiliteit per spoorlijn?

Ik hoop van harte dat u die krijgt als beleidsmaker. Wij als parlementsliden krijgen ze alvast niet. Als Infrabel zegt dat bepaalde lijnen niet rendabel zijn, dan wil ik dat geloven, maar toon mij alstublieft de cijfers. Wij

krijgen dan als antwoord dat die niet bestaan. Ik begrijp niet hoe dat mogelijk is. Infrabel verkoopt rijpaden. Hoe moeilijk kan het dan zijn om de cijfers te krijgen van het aantal verkochte rijpaden per spoorlijn? Dat is wat het bedrijf doet, dat is de bestaansreden van dat bedrijf.

Er zijn dus twee opties. Ofwel klopt dat niet en heeft Infrabel die gegevens wel en dan creëert het een groot politiek probleem ten aanzien van u, mijnheer de minister, want u legt verklaringen af in het Parlement op basis van valse informatie. Ofwel klopt het wel en heeft Infrabel inderdaad geen cijfers, maar dat is een minstens even groot probleem. Als Infrabel geen idee heeft van de eigen kostenstructuur, van het eigen bedrijf en geen benul heeft van de uitvoering van zijn kerntaken, wat doen die directeurs daar dan?

U kondigt een nieuw investeringsplan aan voor infrastructuur voor de periode van 2022 tot 2026. Ik ben daar benieuwd naar, vooral naar de fundering daarvan. Ik zou graag zien dat dat plan een objectieve basis heeft en dat men daarvoor start bij de rendabiliteit van de spoorlijnen. Infrabel zegt dat dat niet kan, maar ik vraag mij dan af waarop beslissingen voor bijkomende investeringen dan steunen. Ik hoop dat dat geen nattevingerwerk is, maar er is vandaag in elk geval een groot probleem met de rapportering aan het Parlement. Ik mag hopen dat het infrastructuurbeheer voor het spoor in ons land geen nattevingerwerk is; vandaag is er alvast geen enkel signaal dat mijn hoop niet vals is.

Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor de herhaling van de beloftes, maar ik kan alleen maar vaststellen dat u de heer Gilson, de topman van Infrabel en de opvolger van zijn kleurgenoot de heer Lallemand, flagrant tegenspreekt. In het zomerreces van 2019 formuleerde de heer Lallemand trouwens soortgelijke dreigementen. Het zomerreces is dus blijkbaar het moment waarop Infrabel chantagemiddelen moet bovenhalen. Het doet mij voorts denken aan uw uitspraken over de lokettenkwestie, waarbij u door de NMBS-top ook voor joker werd gezet. Ik hoop dat de situatie zich niet herhaalt.

In de pers zei u dat er in deze legislatuur geen lijnen zullen worden gesloten. Die belofte was nogal mager. We zijn tenslotte al einde 2021. Ik heb u vandaag horen zeggen dat de lijnen ook na 2024 niet zullen gesloten worden. Het Vlaams Belang verwacht dan ook van u dat u woord houdt en garandeert dat er tijdens uw beleidsperiode niet beslist wordt om over te gaan tot de sluiting van de lijnen Sint-Niklaas-Mechelen en Dendermonde-Lokeren, gelegen in het hart van de zogenaamde Vlaamse Ruit, een gebied met een groot mobiliteitsprobleem.

Wij rekenen op uw garanties. Wij rekenen erop dat u woord houdt.

Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, we delen allemaal dezelfde ambitie voor het spoor. We willen het spoor de ruggengraat laten zijn van het mobiliteitsbeleid van de toekomst. Maar laten we eerlijk zijn. We hebben het treinverkeer de voorbije jaren en legislaturen laten aanmodderen door een gebrek aan investeringen. Daar is ons hele spoorwegnet nu de dupe van. Ja, we willen stiptere treinen. Ja, we willen comfortabele en toegankelijke treinen. Maar daarvoor moeten we investeren. De federale regering kiest ervoor om te investeren. De investeringen komen niet uit de lucht gevallen. Daarvoor moet onderhandeld worden. Dat is wat de federale regering op het moment aan het doen is.

Er moet mij wel van het hart dat het spierballengerol dat men bij de besprekingen tussen Infrabel en de regering meent te moeten gebruiken, mij niet zint. Daar gaat het uiteindelijk over. Het lijkt wel alsof men straffe verklaringen doet om aan de onderhandelingstafel meer in de wacht te kunnen slepen. Maar laten we duidelijk zijn: we willen allemaal meer investeringen in de spoorwegen, zodat die de ruggengraat van onze mobiliteit kunnen zijn in de toekomst. Daar moeten we samen voor gaan.

Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

U hebt de geruststellende woorden uitgesproken dat er onder deze regering geen spoorlijnen zullen gesloten worden. Die boodschap zal warm onthaald worden in de regio waar de spoorlijnen 54 en 57 passeren.

Ik ben er ook zeer benieuwd naar hoeveel middelen uiteindelijk zullen worden vastgelegd in het nieuwe investeringsplan en hoe de beheersovereenkomst er zal uitzien. U hebt enkel voor de zoveelste keer terecht de visie van de regering bevestigd: wij zijn ervan overtuigd dat investeringen in de trein enerzijds een hefboom zijn om onze mobiliteit te verduurzamen en toegankelijker te maken voor veel mensen, en anderzijds noodzakelijk zijn om de omslag te maken naar een klimaatvriendelijkere samenleving. U zult

inderdaad op die investeringsplannen worden afgerekend. Eerlijk gezegd heb ik daarin wel alle vertrouwen, in tegenstelling tot collega Roggeman.

Mijnheer Roggeman, ik vind dat u nogal vroeg met verwijten komt aanzetten. Ik vind die ook een tikkeltje misplaatst in het licht van het beleid in de vorige legislatuur, waarin een regering er niet eens in geslaagd is om een contract sluiten met onze belangrijkste overheidsbedrijven, namelijk de NMBS en Infrabel, waarin simpelweg werd gesteld wat er van die bedrijven verwacht kon worden. Dat getuigt van een totaal gebrek aan visie. Dat kunt u ons, deze regering en minister Gilkinet alvast niet verwijten. Er ligt namelijk, zwart op wit, een visie voor. Die visie zal inderdaad waargemaakt moeten worden met een nieuwe beheersovereenkomst en op basis van nieuwe investeringsplannen. Daaraan wens ik op het moment geen intentieprocessen, al zeker geen negatieve, te verbinden.

Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, comme l'attestent les interventions des différents collègues, votre mission est hautement difficile. Effectivement, vous héritez d'une situation on ne peut plus compliquée à la suite du désinvestissement dans la SNCB. Dès lors, nos espoirs en vous sont énormes. Comme groupe, nous continuerons bien entendu à vous soutenir dans votre vision qui permet d'assurer la pérennité du secteur ferroviaire et la qualité de l'emploi.

Néanmoins, il est clair que les craintes des cheminots et du banc syndical sont toujours présentes. Il vous appartient donc de rassurer le banc des travailleurs à l'avenir. Nous avons tous entendu votre volonté et celle de votre gouvernement de ne pas fermer de lignes. À cet égard, il faut faire une distinction entre ne pas fermer de lignes et ne pas condamner des lignes qui auraient pu renaître. Ainsi, à titre d'exemple local, Infrabel a démonté un aiguillage qui aurait pu permettre de relancer la voie de chemin de fer pour un ensemble de zonings d'entreprises dans ma commune, et cela a provoqué la déception totale des habitants de l'entité.

S'agit-il de votre responsabilité ou de celle de votre collègue au niveau wallon? Je pense qu'il y a peut-être un peu des deux. Toutefois, ce qui est clair pour le groupe PS à la Chambre, c'est que la notion d'accessibilité ferroviaire vaut bien sûr pour l'offre. Dès lors, il est nécessaire de réaliser des investissements massifs au niveau de la SNCB, mais aussi sur le plan de l'accessibilité tarifaire. On a relancé, par médias interposés, un débat sur la question de la gratuité des transports en commun. Je profite de cette réplique pour rappeler cette revendication qui est la nôtre et que je porte en tant que parlementaire.

Plus spécifiquement, notre président a proposé aujourd'hui une gratuité des transports publics de la SNCB pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans. Je pense que cela pourrait faire l'objet d'un autre débat spécifique sur le sujet, et je poserai ultérieurement une question parlementaire à cet égard, mais je tenais à le rappeler car il s'agit d'un élément important de la vision ferroviaire pour tout un chacun. Je vous remercie.

Le président: Merci, madame Hanus. Dans le mot président, j'entends les mots président de parti et non président de commission. Je le précise pour tout le monde. Je n'ajouterai pas de réplique car je n'ai pas posé de question même si j'étais un petit peu interpellé, mais gentiment.

Chers collègues, ceci clôture notre débat d'actualité.

Moties

Motions

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

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

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Josy Arens en mevrouw Maria Vindevoghel
en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende dat het overheidsbedrijf Infrabel afhankelijk is van de federale overheid;
- overwegende dat het aantal vte's van Infrabel tussen 2015 en 2019 gedaald is met 16 %;
- overwegende dat er elke maand 100 jobs verdwijnen in de Belgische spoorsector;
- overwegende dat de exploitatiedotatie van Infrabel tussen 2005 en 2021 met 85 % is gedaald;

- overwegende dat de investeringsdotatie van Infrabel op 15 jaar tijd met 18 % is gedaald;
- overwegende dat de productiviteit van de spoorwerknemers fors is toegenomen;
- overwegende dat het aantal treinreizigers, uitgezonderd de coronaperiode, is toegenomen tot 253 miljoen reizigers per jaar;
- overwegende dat Infrabel dreigt met het sluiten van vijf treinlijnen bij ongewijzigd beleid;
vraagt aan de regering
om het exploitatiebudget, de investeringsdotatie en het personeelskader van Infrabel terug op het niveau te brengen van het jaar 2005."

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

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de M. Josy Arens et Mme Maria Vindevoghel

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

- considérant que l'entreprise publique Infrabel dépend des autorités fédérales;

- considérant que le nombre d'ETP auprès d'Infrabel a diminué de 16 % entre 2015 et 2019;

- considérant que 100 emplois disparaissent chaque mois dans le secteur ferroviaire belge;

- considérant que la dotation d'exploitation d'Infrabel a diminué de 85 % entre 2005 et 2021;

- considérant que la dotation d'investissement d'Infrabel a diminué de 18 % en 15 ans;

- considérant que la productivité des travailleurs du rail a fortement augmenté;

- considérant que, sauf pendant la pandémie, le nombre d'usagers du rail a augmenté de 253 millions d'unités par an;

- considérant qu'Infrabel menace de supprimer cinq lignes ferroviaires, à politique inchangée;

demande au gouvernement

de ramener au niveau de l'année 2005 le budget d'exploitation, la dotation d'investissement et le cadre du personnel d'Infrabel."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Vraag nr. 55019246C mevrouw Depraetere wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coherentie van het toezicht op de spoorsector" (55019897C)

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cohérence du contrôle exercé sur le secteur ferroviaire" (55019897C)

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

Mijnheer de minister,

In het kader van de onderhandelingen over de nieuwe beheerscontracten met zowel de NMBS als Infrabel formuleerde de CRB verscheidene adviezen.

Één van deze adviezen betrof de rolverdeling tussen de bestaande spoorregulator, het Rekenhof en de FOD Mobiliteit als het aankomt op het adviseren van de overheid i.f.v. ons spoorbeleid.

De CRB stelt in dit advies dat er een duidelijkere rolverdeling nodig is tussen de bovengenoemde actoren voor het advies van de overheid en de evaluatie van de beheerscontracten. Daarnaast zijn er volgens de CRB eveneens een methode en criteria nodig voor de evaluatie van spoorinvesteringen, naar het voorbeeld van de CREG.

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

1) *Wat is uw visie op de manier van werken van vandaag waarbij zowel het Rekenhof, de FOD Mobiliteit als de spoorregulator bevoegd zijn om de overheid te adviseren inzake het spoorbeleid?*

- 2) *Wat is uw visie op het voorzien van een methode en criteria voor de evaluatie van spoor(infrastructuur)investeringen? Op welke manier zou deze methode tot stand komen en wat houden deze criteria in? Welke actor moet bevoegd zijn voor de evaluatie van deze investeringen?*
- 3) *Wat is uw visie op de mogelijkheid tot het bevoegd maken van de spoorregulator voor het uitbrengen van adviezen over de coherentie tussen de transportplannen, de beheerscontracten en de meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel, vooraleer deze aan het parlement worden voorgelegd?*
- 4) *Welke actor (lees: de spoorregulator, de FOD Mobiliteit of het Rekenhof) dient er in de toekomst in te staan voor de opvolging van de beheerscontracten met NMBS en Infrabel?*
- 5) *Overweegt u een herziening van de wetgeving op bovengenoemde punten en op welke termijn?*

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, vooreerst wil ik u er attent op maken dat de drie entiteiten afhangen van verschillende organen waarvan de wettelijke bevoegdheidsdomeinen wezenlijk van elkaar verschillen.

Ik zie geen reden om de huidige bevoegdheidsverdeling in vraag te stellen. Zo blijven we ook in overeenstemming met hun organieke teksten en het Europese spoorwegrecht. Zoals u als parlementslid ongetwijfeld weet, oefent het Rekenhof een financiële controle, een wettigheids- en regelmatigheidscontrole uit, alsook een controle op de goede besteding van overheidsgelden. De bevoegdheid van het Rekenhof is ruim en niet beperkt tot enkel de spoorsector. Het Rekenhof is een orgaan dat collateraal fungeert aan het Parlement. Het hangt dan ook niet af van de uitvoerende macht.

De spoorregulator is opgericht in uitvoering van de Europese richtlijnen inzake spoorwegen. Zijn voornaamste missie is om te controleren of spoorwegondernemingen behandeld worden op een eerlijke en niet-discriminerende manier. In die zin moet de regulator garanties van onafhankelijkheid en onpartijdigheid naleven ten aanzien van elke publieke en private entiteit. De voogdij inzake de toepassing van de disciplinaire procedure wordt verzekerd door de minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post, mevrouw De Sutter.

In tegenstelling tot de twee eerdere organen heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer voornamelijk een raadgevende rol ten aanzien van zijn voogdijminister op het vlak van spoorstrategie. De FOD staat mij bij in politieke besluitvorming en voorziet in de nodige ondersteuning opdat het regeringsbeleid uitgevoerd kan worden. Binnen dit kader komt de FOD tussenbeide in de onderhandelingen van de beheerscontracten, evenals in de opvolging van spoorweginvesteringen.

Mijn administratie bezorgt mij driemaandelijks een stand van zaken van de lopende investeringen die de NMBS en Infrabel uitvoeren. Om te beoordelen welke investeringen kunnen worden ingeschreven in toekomstige meerjareninvesteringsplannen verleent de Investeringscel voor het spoor hiervoor adviezen. Ik wens tegen eind volgend jaar nieuwe beheerscontracten af te sluiten met de spoorbedrijven. Het is mijn doel om een nog meer zicht te krijgen op de werking van de spoorsector, alsook de aanwending van de middelen die door de federale staat ter beschikking worden gesteld.

Een belangrijk instrument daartoe zijn de prestatiedialogen. Zij zijn voorzien in de Europese wetgeving. Hierin is voor de FOD Mobiliteit een prominente rol weggelegd. Zij zullen immers een nog betere monitoring toelaten van het gebruik van de middelen en de bereikte prestaties van de spoorbedrijven. Daarenboven vormen zij eveneens een overlegplatform om samen te werken aan een sterker spoor in een dynamische omgeving met het oog op een voortdurende verbetering van de prestaties tijdens de looptijd van het contract, met name door middel van mechanismen voor meting, rapportage, analyse en correcties. De kritieke prestatie-indicatoren of KPI's waar wij het in de commissie al eerder over hadden, zullen in de dialogen een belangrijke rol spelen.

Wat uw laatste vraag betreft, het opvolgingsproces van de investeringen is al wettelijk afgebakend. Het toevoegen van nieuwe actoren zou het proces verzwaren ten koste van zijn doeltreffendheid.

Tot slot, wil ik erop wijzen dat de spoorregulator als opdracht heeft te controleren of spoorwegondernemingen

en potentiële spoorwegondernemingen op een eerlijke en niet-discriminerende wijze worden behandeld overeenkomstig de Europese richtlijnen. De spoorregulator heeft niet als opgave om tussenbeide te komen in het strategisch besluitvormingsproces. Hem een rol in die zin toekennen, zou bijgevolg tegen de Europese teksten ingaan. Zij vereisen dat de spoorregulator autonoom is en in volle onafhankelijkheid van elke publieke of private entiteit kan handelen. Hem laten tussenbeide komen in het proces met betrekking tot de opvolging van investeringen en beheerscontracten zou hem geheel of gedeeltelijk aan de onpartijdigheid onttrekken.

Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, het is voor alle duidelijkheid niet de bedoeling om in te breken in de autonomie van de genoemde organen, zeker niet van het Rekenhof dat een parlementair orgaan is en niet van de regering afhangt.

Wel meen ik dat er ruimte is voor de versterking van de dienstregulering spoorvervoer, zoals ook de CRB aangeeft. Bovendien is er ook ruimte voor de versterking van de transparantie in de evaluatie van de beheerscontracten met de spoorbedrijven.

Het was in die zin dat het vermelde advies ging. Naar aanleiding van de opmaak van nieuwe beheerscontracten is er ruimte om zoiets in te bouwen. Ik neem echter akte van uw antwoord, namelijk dat u daarin niet voorziet.

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

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe generatie stations" (55019899C)

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle génération de gares" (55019899C)

Tomas Roggeman (N-VA):

De NMBS heeft al enkele jaren het plan opgevat om 'stations van de toekomst' te bouwen. Deze stations die inclusief, duurzaam en modulair gebouwd moeten worden, zouden extra comfort voor de reiziger voorzien. Ook de toegankelijkheid voor reizigers zou op die manier verhogen. Tegen 2030 wil de NMBS het aantal toegankelijke stations verhoogd zien tot 230 (La Dernière Heure, 16/06/2021). Dit is een afzwakking ten opzichte van een eerder antwoord op mijn schriftelijke vraag K55004, waarin de doelstelling op 250 stations lag.

In sommige stations worden er in functie van de verhoging van de toegankelijkheid enkel renovatiewerken uitgevoerd, maar op andere plekken gaan bestaande stationsgebouwen tegen de grond en worden er geheel nieuwe opgetrokken. Dit is ook het geval in Waterloo. De kost voor dit station bedroeg 10 miljoen euro (La Dernière Heure, 16/06/2021).

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

1. Welke stations zullen in de komende jaren gebouwd worden naar de vooropgestelde normen inzake inclusiviteit, duurzaamheid en modulaire bouw, zoals in Waterloo het geval is? Graag een overzicht met opsplitsing van:

De locatie;

De termijn voor de bouw/renovatie van het stationsgebouw;

De geraamde kostprijs.

2. Welke stations zullen als eerste gebouwd/gerenoveerd worden in functie van de doelstelling 'stations van de toekomst'? Graag een overzicht met daarin welke stations prioriteit krijgen.

3. Tegen 2022 zouden in ongeveer 100 stations automatische sanitaire voorzieningen geïnstalleerd worden. Graag een overzicht van het de stations waarin dit voorzien zal worden. Waarom werden deze stations uitverkoren?

4. In alle stations zullen hernieuwbare energiebronnen worden voorzien. Graag een overzicht van de verschillende types energiebronnen die zullen voorzien worden met een opsplitsing van de stations en de termijn waarop deze worden voorzien. Wat is de totale kostprijs voor het voorzien van hernieuwbare energiebronnen in stations?

5. Tegen 2032 zal er 180 miljoen euro geïnvesteerd worden in een beter 'onthaal van de reiziger' (La Dernière Heure, 16/06/2021). Hoe zal dit budget verdeeld worden naar de aanpak van:

a) Stationsgebouwen;

- b) *Fietsenstallingen;*
- c) *Perrons;*
- d) *Andere?*

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, wat uw eerste, tweede en vijfde vraag betreft, er lopen momenteel onderhandelingen tussen de NMBS en de federale overheid met betrekking tot het nieuwe contract voor openbare diensten. De onderhandelingen gaan eveneens over de daaraan gekoppelde investeringsplannen.

Eén van de doelstellingen is effectief om een reeks stations te vernieuwen volgens de nieuwe standaarden. De projecten worden geselecteerd op basis van een multicriteria-analyse die rekening houdt met de staat van het station en van de andere stations op de lijn, het potentieel van het station, de geplande werkzaamheden door derden in de stationsomgeving en de opportuniteiten door spoorvernieuwingswerkzaamheden. Gelet op de lopende onderhandelingen kan ik u nu geen details geven over het nieuwe investeringsplan.

Wat uw derde vraag betreft, zijn er 95 stations die uitgerust zullen worden met automatische sanitaire voorzieningen. De NMBS deelt mij mee dat de lijst van stations kan evolueren op basis van nieuwe tendensen en reizigersaantallen. Ik kan u deze lijst schriftelijk bezorgen. Daarenboven zijn er nog 20 stations waar de uitbating zal gebeuren met personeel. Hier zullen buiten de openingsuren ook automatische sanitaire voorzieningen beschikbaar zijn. Er zijn drie doorslaggevende criteria om sanitair te voorzien in het station: ten eerste, de wachttijd in het station, ten tweede, het reizigersprofiel en het bestemmingstype en, ten derde, het dagelijkse aantal potentiële gebruikers.

Wat uw vierde vraag betreft, laat de NMBS mij weten dat zij werkt aan de energiezuinigheid van de gebouwen, door middel van de vernieuwing van verlichting en elektrische installaties en de vervanging van cv-ketels. Bij nieuwbouw en verbouwing bekijkt de NMBS altijd of er mogelijkheden zijn om zonnepanelen te plaatsen voor eigen energie-opwekking.

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

Ik neem akte van de informatie. Net als de collega's kijk ik uit naar de nieuwe beheerscontracten, waarvoor de verwachtingen steeds groter worden. Intussen stel ik wel vast dat de ambitie voor de verhoging van de toegankelijkheid van de stations wat verlaagd is, want aanvankelijk ging het om 250 stations tegen 2030. Inmiddels zijn dat er nog 230, een verlaging met zo'n 10 %. Dat is wel jammer. Waarvan akte.

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het taalbeleid bij HR Rail" (55019904C)

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La politique linguistique chez HR Rail" (55019904C)

Frank Troosters (VB): *Sinds begin maart 2021 zouden alle functiebenamingen voor bedienden van de NMBS zijn ombenoemd naar het Engels. HR Rail tracht zo te komen tot een soort van nieuwe functiecatalogus.*

Zo wordt iemand die vroeger benoemd werd als onderstationschef nu benoemd zijn als specialist incident intervention.

Wat is het nut van het gebruiken van Engelstalige functiebenoemingen?

Wat is de meerwaarde van de nieuwe functiecatalogus?

In het concrete geval van de ombenoeming van onderstationschef naar specialist incident intervention: welk is de lading die door deze vlag gedekt wordt?

Vinden de minister en de beleidsverantwoordelijken binnen het spoorwezen het correct dat personeelsleden zich moeten laten aanspreken in een andere taal dan hun eigen taal?

Vind de minister dat met deze nieuwe regeling de taalregelgeving gerespecteerd wordt?

Zo ja, welke argumentatie moet dit staven? Zo neen, zal de minister de nodige maatregelen nemen opdat de taalregelgeving in deze alsnog zal gerespecteerd worden?

Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, HR Rail en de NMBS delen mij mee dat de functies een aanvulling zijn op de structuur van de gebruikte graden. Deze graden zullen behouden blijven. De functies geven een meer gedetailleerd beeld van de uitgeoefende functies. De meer algemene structuur is gebaseerd op de titels. Deze titels worden toegekend in de beide landstalen. De nieuwe functiecatalogus is ontwikkeld als een ondubbelzinnig lexicon voor alle specifieke functies binnen de spoorwegen.

HR Rail deelt mij mee dat dit lexicon alleen in de onderliggende administratieve informaticasystemen gebruikt wordt. Daarom heeft de NMBS gekozen voor titels in het Engels, voor meer duidelijkheid en eenvoud.

Dit lexicon structureert de functionele organisatie binnen het administratieve hr-systeem. Het biedt dus een technische oplossing om het personeelsbeheer te verbeteren. Deze functiecatalogus heeft geen invloed op de bestaande tweetalige rangen van het personeel, noch op de aanduiding van hun functie in de dagelijkse praktijk. Zo blijft een treinbestuurder een treinbestuurder, ongeacht de onderliggende Engelse naam in de functiecatalogus.

Het is dus niet de bedoeling van de nieuwe functiecatalogus dat werknemers elkaar onderling of in het bijzijn van reizigers met titels in het Engels aanspreken. De titels in de beide landstalen blijven de regel in de dagelijkse praktijk. De taalwetgeving wordt dus nageleefd. Er wordt op toegezien dat dit zo blijft, zowel in de werkrelaties als ten opzichte van de reizigers.

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

Sta mij toe het toch een beetje vreemd te vinden dat in het kader van creëren van meer duidelijkheid en eenvoud een beroep moet gedaan worden op een andere taal.

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

Le **président**: Le collègue Raskin transforme ses questions n° 55020042C et n° 55020043C en questions écrites.

Vraag nr. 55020044C van mevrouw Buyst is uitgesteld.

Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de Kust-Express" (55020045C)
- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de Kust-Express" (55020300C)
- **Joris Vandenbroucke** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het project Kust-Express van de NMBS" (55020988C)
- **Jef Van den Bergh** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de Kust-Express" (55021235C)

Questions jointes de

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Côte-Express" (55020045C)
- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Côte-Express" (55020300C)
- **Joris Vandenbroucke** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du projet Côte-Express de la SNCB" (55020988C)
- **Jef Van den Bergh** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du Côte-Express" (55021235C)

Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de Minister, vanaf 24 juni jongstleden konden reizigers hun zitplaats reserveren voor de zogenaamde 'Kust-Express', die voor het eerst op zaterdag 3 juli heeft uitgereden.*

De bedoeling van deze zitplaatsreservatie is om reizigers, die dit wensen, via een rechtstreekse trein naar de Vlaamse kust te brengen en daarbij in voldoende spreiding te voorzien.

Ondertussen loopt de zomer ten einde en is een evaluatie van dit systeem mogelijk.

Vandaar mijn volgende vragen:

1) Graag een overzicht van het aantal reizigers dat tot op heden gebruik maakte van de Kust-Express. Graag een opsplitsing per lijn en per dag.

- 2) Welke problematieken werden er ondervonden tijdens het gebruik van dit reservatiesysteem van de kant van reizigers enerzijds en van de kant van de NMBS anderzijds?
- 3) Beantwoordt de mate van het gebruik van dit reservatiesysteem voor de Kust-Express aan de verwachtingen van de NMBS? Plant de NMBS dit initiatief te herhalen na afloop?
- 4) Hoe evalueert u het reservatiesysteem voor de Kust-Express? Juicht u het gebruik van dergelijk reservatiesysteem in de toekomst toe en wil u dit uitgebreid zien naar andere bestemmingen dan de kust?

Frank Troosters (VB): *Mijnheer de minister, tijdens de zomermaanden konden reizigers die met de trein een bezoek wilden brengen aan onze kust een zitplaats reserveren op de Kust-Express treinen. Met deze treinen konden ze rechtstreeks naar de kust rijden.*

Intussen is de zomervakantie voorbij en een nieuw schooljaar gestart.

1. *Werd reeds een evaluatie gemaakt van het Kust-Express project?*

Zo ja: welk waren de bevindingen van deze evaluatie? Welk waren de pijnpunten? Welke lessen of verbeterpunten kunnen getrokken worden?

2. *Welk waren de reizigersaantallen voor de verschillende Kust-Express lijnen? Heeft het project van de Kust-Express treinen geleid tot een significante toename van het aantal mensen die de trein namen?*

3. *Hoe wordt het gebruik van het reservatiesysteem voor de Kust-Express treinen geëvalueerd? Welk waren de positieve punten? Welk waren de negatieve punten? Welke lessen kunnen worden getrokken?*

4. *Zal er in de toekomst een herhaling van het project van de Kust-Express treinen plaatsvinden?*

5. *Zal het systeem eventueel worden uitgebreid: andere lijnen en/of bestemmingen?*

6. *Zal het systeem van de vooraf gereserveerde zitplaatsen in de toekomst worden herhaald en/of uitgebreid? Zo ja: waar, wanneer en hoe? Zo neen: waarom niet?*

7. *Welk is het kosten/baten resultaat van het Kust-Express project*

Joris Vandenbroucke (Vooruit): *Mijnheer de minister, na een geslaagde test in juni, startte de NMBS in het weekend van 3 juli 2021 met het inzetten van de rechtstreekse reservatietreinen van en naar de kust. Hiermee wou men de zomerse drukte op de treinen kanaliseren, zeker op een moment waarin we nog met een pandemie leven waarbij afstand houden belangrijk is. De Kust-Express treinen rijden rechtstreeks naar hun eindbestemming, zonder te stoppen in de tussenliggende stations. Naast het bieden van een gegarandeerde zitplaats, zijn ze daarmee ook sneller op hun eindbestemming.*

Tijdens de zomerweekends ging het om 20 rechtstreekse treinen per dag (10 heen 's ochtends en 10 terug 's avonds). De treinen vertrekken 's ochtends vanuit Luik-Guillemins, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters en Antwerpen-Centraal en komen aan in Oostende, Blankenberge, De Panne en Knokke. Op weekdagen reden er vier reservatietreinen tussen Brussel-Zuid en Oostende. Het project liep af op 29 augustus.

Ik heb daarover volgende vragen:

Hoe evalueert de minister dit project?

Hoeveel tickets werden er gedurende de 2 maand van dit project verkocht en hoeveel mensen namen de Kust-Express? Kan er (schriftelijk) ook een overzicht worden gegeven van de cijfers per dag en per station?

Hoeveel extra zitplaatsen en fietsplaatsen richting kust werden hiermee op weekdagen en weekenddagen gecreëerd?

Heeft NMBS een bevraging gedaan bij klanten die de Kust-Express hebben genomen? Welke resultaten kwamen daaruit? Doken er bepaalde problemen of moeilijkheden op (bij het reserveren van een zitplaats, het controleren van de tickets bij opstappen van de trein,...)? Zijn er verbeterpunten mogelijk?

Wat was de kost van dit project?

Zijn er sinds de inzet van de Kust-Express nog incidenten gemeld van overcrowding richting kust, in stations, op perrons of op de trein?

Krijgt de Kust-Express nog een vervolg? Zo ja, vanaf wanneer en op welke verbindingen?

Jef Van den Bergh (CD&V): *Mijnheer de minister, gedurende de voorbije zomer zette de NMBS speciale exprestreinen in tussen de kust en het binnenland. Voor deze rechtstreekse treinen zonder tussenstop moest het ticket op voorhand gereserveerd worden. Deze Kust-Express kwam er na de enorme drukte op treinen richting de kust tijdens de Paasvakantie en herhaaldelijke pleidooien voor treinen met reservaties in dit parlement.*

in deze commissie op 22 juni De minister zei toen onder meer dat

het project "de komende zomer" nog niet naar andere stations zou uitgerold worden;

de NMBS aangaf "in dit eerste jaar" nog geen reservaties aan het station te kunnen aanbieden omwille van technische redenen, en daar ruimte voor verbetering te zien.

Ten slotte gaf de minister aan dat de operatie in september geëvalueerd zou worden.

Ik heb daarom de volgende vragen aan de minister:

Hoe evalueert de NMBS de eerste zomer van de Kust-Express?

Zal de Kust-Express volgende zomer opnieuw ingezet worden? Zo ja, zal de NMBS ervoor zorgen dat de reservaties ook aan het loket beschikbaar zullen zijn? Zal de Kust-Express ook naar andere stations rijden?

Hoeveel reizigers hebben deze zomer gebruikt gemaakt van de Kust-Express? Hoeveel reizigers namen gemiddeld de Kust-Express op respectievelijk een weekdag en een weekenddag?

Waren er bepaalde lijnen die een duidelijk groter succes waren dan andere? Waren er bepaalde dagen of periodes die een groter succes waren dan anderen?

Hoe waren de tevredenheidscijfers van de reizigers die gebruik maakten van de Kust-Express?

Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, de evaluatie van de Kust-Express wordt eind deze maand verwacht. Pas op dat moment zal ik in staat zijn om de gedetailleerde te beantwoorden.

Ik kan u wel al zeggen dat het zomerse kwakkelweer en het verschrikkelijke noodweer dat een groot deel van dit land trof, vanzelfsprekend een negatieve invloed had op het aantal reizigers dat gebruikmaakte van de treinen en de Kust-Express naar de kust. Ik kan over veel beslissen, maar nog niet over het weer.

Ik kan u ook meegeven dat na de evaluatie van de maand juli werd besloten om enkele zaken te verfijnen voor het functioneren van de Kust-Express in de maand augustus.

In afwachting van de resultaten van de volledige evaluatie herinner ik u graag aan de voorgeschiedenis van dit project. Op mijn verzoek en in samenwerking met mijn kabinet heeft de NMBS na een testproject in het voorjaar deze bijzondere zomertreindienst naar de Belgische kust opgezet. Het doel was om een ander en extra publiek aan te trekken voor de trein.

Concreet reden elke zomerse weekdag twintig reservatietreinen. Het ging om tien treinen 's ochtend naar de kust en tien treinen 's avonds in de richting van het binnenland. De treinen vertrokken 's ochtends in Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters en Luik-Guillemins. De treinen kwamen aan in Blankenberge, De Panne, Knokke en Oostende, van waaruit ze 's avonds weer vertrokken. Op enkele zeer regenachtige dagen voorzag de NMBS in enkele treinen minder.

Ik kijk samen met u uit naar de gedetailleerde cijfers. Dit wordt dus ongetwijfeld vervolgd.

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

Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik kijk samen met u uit naar het vervolg.

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

Ik ga niet verhullen dat ik grote fan ben van het systeem van de reservatietreinen. Ik kijk uit naar de definitieve evaluatie. Ik hoop dat dit echt een vervolg zal krijgen, niet alleen voor treinen naar de kust maar bijvoorbeeld ook naar evenementen of naar andere bestemmingen in bepaalde periodes.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het voorlopig antwoord. Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stilgelegde werken op lijn 86 Oudenaarde-Ronse" (55019951C)

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise à l'arrêt des travaux sur la ligne 86 Audenarde-Renaix" (55019951C)

Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de ingediende vraag.

Lijn 86, tussen Oudenaarde en Ronse, zou voor twee maanden onderbroken worden om werken uit te voeren.

voeren. Vernieuwen van ballast, dwarsliggers, ... vormen een groot deel van de uit te voeren werken.

Nu blijken de werken stil gelegd te zijn geweest door de burgemeester van de gemeente Maarkedal, een gemeente waarlangs lijn 86 dus loopt.

Het regent niet alleen klachten van omwonenden aangaande geluids- en andere overlast. Maar opmerkelijker is dat INFRABEL blijkbaar geen verplichte VLAREM-vergunning aanvroeg en dus ook niet kreeg om de werfzone in Maarkedal in te richten. Dit roept uiteraard tal van vragen op:

Bent u zich als minister, die de werfzone bezocht op woensdag 14 juli, bewust van de impact en de omvang van de werken?

Klopt het dat Infrabel geen VLAREM-vergunning aanvroeg voor de bewuste werfzone?

Zaten verantwoordelijken van Infrabel en/of onderaannemers samen met lokale overheden van steden en/of gemeenten langs dit traject? Zo ja, met welke vertegenwoordigers van welke lokale overheden? Wanneer vonden deze gesprekken plaats? Indien niet, waarom vond er geen overleg plaats?

Lijn 86 zou voor twee maanden onderbroken worden. Deze hinderpaal zal er ongetwijfeld voor zorgen dat de duur van de werken uitloopt. Wanneer zullen de werken uiteindelijk afgerond zijn?

Op welke manier wordt aan de reizigers tegemoet gekomen voor dit extra ongemak?

Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, het is juist dat Infrabel tijdens de zomermaanden, in juli en augustus, werkte aan de vernieuwing van de spoorlijn Oudenaarde-Ronse. Ik heb zelf een bezoek gebracht aan de werken.

Het doel was om over een lengte van 12 kilometer alle dwarsliggers te vervangen. Op sommige plaatsen werden ook ballast en overwegen vernieuwd. Tegelijk renoveerde de infrastructuurbeheerder de Louise-Marietunnel. Deze tunnel werd gebouwd in de 19de eeuw en was dringend aan vernieuwing toe. Ik heb dat met eigen ogen gezien.

Deze noodzakelijke werf, op een lijn die belangrijk is voor de regio, werd gefinancierd met middelen uit het nu beroemde Boost Plan. Zoals u weet heeft de ministerraad dit plan vorig jaar op mijn voorstel goedgekeurd, om enkele van de urgentste noden op het spoorwegnet aan te pakken. In totaal gaat het bij deze werf over een bedrag van ruim 11 miljoen euro.

Infrabel deelt mij mee er bij werken die het rechtstreeks of via een overheidsopdracht moet uitvoeren steeds voor te zorgen te voldoen aan de regelgeving. Als de werf door een aannemer wordt beheerd, is die vrij deze opdracht binnen de heersende regelgeving te vervullen. Indien een bijkomende vergunning nodig is ten gevolge van een zekere bedrijfskeuze die de aannemer maakt, is het bekomen ervan geheel zijn eigen verantwoordelijkheid. Dit is zo vastgelegd in artikel 74 van het koninklijk besluit tot bepaling van de algemene uitvoeringsregel van de overheidsopdrachten.

Infrabel deelt mij mee dat de geplande werken en de intenties ruim op tijd toegelicht werden bij de lokale overheden. Hierbij werd de aard van de opdracht, de mogelijkheid van hinder en de tijdelijke onbereikbaarheid van overwegen zo goed mogelijk besproken. Dit blijkt ook uit de infopagina's op de website van de lokale overheden, de infobrieven en de persberichten. Er werden ook acties ondernomen door de aannemer zelf.

Dan kom ik bij uw vierde en vijfde vraag. De vergunningsdiscussie had alleen betrekking op de ziftactiviteit. Dit is slechts een randactiviteit van de werf. De werf zelf is dus nooit stilgelegd en ook de werkzaamheden in de tunnel ondervonden geen hinder.

De lijn werd terug in dienst genomen zoals oorspronkelijk voorzien. Er zijn in oktober nog afwerkingen voorzien, zoals werken aan de waterhuishouding. Deze werken hebben geen impact op het treinverkeer.

De ziftactiviteit werd verplaatst. Er werd daarvoor gezocht naar een terrein zonder huizen langs het traject,

zodat er niemand last van heeft.

Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor de specificaties van de werken in het kader van het Boost Plan, maar dat was niet het onderwerp van mijn vraag. Ik had daar namelijk ooit al eens schriftelijk naar gevraagd.

Ik mocht vorige week gebruikmaken van dat onderontwikkelde lijntje door een prachtige streek, naar aanleiding van een geslaagde receptie van Vlaams Belang Ronse. Ik stel de noodzaak van de werken niet in vraag. Integendeel, voor het Vlaams Belang mag het op die lijn 86 nog iets meer zijn.

Wat ik echter wel vaststel, is dat er een duidelijke conflictsituatie is geweest ten gevolge van een communicatiefout van welke partij dan ook. Die onvrede hebt u niet weggenomen. Communicatiefouten of een gebrek aan communicatie vanuit Infrabel met lokale of regionale overheden en buurtbewoners lopen als een rode draad door deze commissie. Dat wantrouwen hebt u niet weggenomen met uw antwoord, want ik denk niet dat het incident met de lokale overheid uit de lucht is komen vallen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Samengevoegde vragen van

- **Katleen Bury** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Een rechtszeker kader en een oplossing voor de geluidshinder van de luchthaven van Zaventem" (55019926C)

- **Florence Reuter** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De vluchten boven Waals-Brabant en de ermee gepaard gaande geluidsoverlast" (55020348C)

- **Georges Dallemagne** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast op de luchthaven van Zaventem" (55020449C)

- **Theo Francken** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De vliegroute Leuven Rechtdoor" (55021506C)

Questions jointes de

- **Katleen Bury** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Un cadre juridique sûr et une solution au problème des nuisances sonores de l'aéroport de Zaventem" (55019926C)

- **Florence Reuter** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le survol du Brabant wallon par des avions et les nuisances sonores qui en découlent" (55020348C)

- **Georges Dallemagne** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores à l'aéroport de Zaventem" (55020449C)

- **Theo Francken** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La trajectoire aérienne "Louvain tout droit"" (55021506C)

Katleen Bury (VB): Mijnheer de voorzitter, gelet op het late uur verwijs ik naar mijn vraag.

Ik kom terug op dit dossier, aangezien ik in de commissie tijdens het debat "Zaventem", hier geen antwoorden op gekregen heb. U stelde voor de vraag her in te dienen.

Het regeerakkoord vermeldt: "We realiseren een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd. De regering werkt een ontwerp van evenwichtige vliegwet uit".

Om een rechtszeker kader voor vluchten op Zaventem te kunnen bieden, is er nood aan een globaal akkoord tussen de federale overheid en de gewesten, samen met de goedkeuring van een vliegwet.

De exploitatiebeperkende maatregelen vanuit Brussel, de geluidsnormen en -boetes, het verschil in aanvang van dag- en nachtvluchten tussen de verschillende gewesten moeten worden weggewerkt.

Het is van cruciaal belang dat er voor zowel de leefbaarheid bij de buurtbewoners als de 60.000 jobs op de luchthaven een goede oplossing uit de bus komt.

Komt deze vliegwet er deze regeerperiode?

Welke initiatieven heeft u al genomen?

Theo Francken (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil graag even ingaan op de problematiek van de vliegroutes in Zaventem, meer bepaald de vliegroute Leuven Rechtdoor, die onze regio al enige tijd teistert.

In het vorige regeerakkoord, toen ik nog lid van de regering was, is afgesproken een oplossing te zoeken.

Dat is niet gelukt. Wij zijn niet door het dossier van de vliegroutes geraakt. Ook de vorige regeringen zijn daar niet in geslaagd.

Mijn vraag is de volgende.

Door corona heeft het internationale vliegverkeer stilgelegen of quasi stilgelegen. Wij zien nu echter een enorme stijging. Ook de klachten beginnen dus opnieuw sterk te stijgen in de regio van Haacht, Rotselaar, Holsbeek en Lubbeek. Daar gaat het over.

Mijnheer de vice-eersteminister, ik ben burgemeester van Lubbeek. Ik heb een uitnodiging gekregen van u om mee in overleg te gaan op het platform. Voor onze gemeente en onze regio zal de burgemeester van Holsbeek het woord nemen.

Wat is echter de stand van zaken in het dossier Leuven Rechtdoor?

Ik word er in mijn hoedanigheid van burgemeester in mijn gemeenteraad over geïnterpelleerd, ook door de oppositie. Graag kreeg ik dus enige toelichting.

Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, er waren ook vragen van mevrouw Reuter en de heer Dallemagne, ik heb dus een antwoord in beide talen.

Mevrouw Bury, mijnheer Francken, inzake de vliegwet heb ik niets nieuws te melden ten opzichte van mijn antwoord in deze commissie voor Mobiliteit van 22 juni. Zoals aangekondigd moet de vliegwet worden gezien als een geheel van belangrijke onderdelen, die zodra ze zijn ingevoerd, een rechtsgrondslag zullen vormen en die een stabiel kader moeten scheppen voor de luchthavenactiviteit van Brussels Airport.

Le dossier du survol de l'aéroport de Bruxelles-National et les nuisances sonores qui en découlent est en effet un héritage politique urbanistique et judiciaire particulièrement complexe, dans lequel chacune des parties a un intérêt contraire à celui de son voisin. Ce faisant, rencontrer une association de riverains particulière sans les rencontrer toutes aurait suscité un émoi considérable que je tiens justement à éviter dans un dossier qui a pris un tournant émotionnel de longue date. C'est pourquoi j'ai pris l'initiative de réunir tous les différents acteurs liés au survol au sein d'une seule même plate-forme de concertation animée par une modératrice externe et indépendante. Cette plate-forme de concertation rassemble notamment des représentants des communes qui subissent des impacts en Brabant wallon, en Brabant flamand et en Région de Bruxelles-Capitale. La plate-forme mise en place vise à exécuter le jugement exécutoire du président du tribunal de première instance néerlandophone du 30 mai 2018 dans l'affaire qui oppose notamment l'État belge aux communes de Grimbergen, Machelen, Meise, Wemmel et Vilvorde.

Pour être tout à fait précis, ce jugement est exécutoire par provisions, nonobstant tout recours et sans caution. L'État belge est donc tenu d'organiser sous peine d'astreintes des "états généraux de l'aéroport", dont l'objectif est de "conclure si possible un pacte sur l'aéroport de Bruxelles et son avenir, et de conseiller l'État belge sur un certain nombre de points en lien avec l'aéroport de Bruxelles National".

Mon approche se veut pragmatique et méthodique, basée sur le dialogue, le respect et la construction de solutions, pour diminuer les nuisances aériennes pour tout le monde si possible. La plate-forme s'est rassemblée pour la première fois ce jeudi 30 septembre. Cette première rencontre s'est tenue dans une ambiance sereine et constructive. Chaque partie prenante a pu exposer son point de vue et écouter celui de son voisin. La plate-forme se réunira tous les trois mois et a pour but de parvenir à un pacte sur l'aéroport de Bruxelles-National et son avenir, comme le demande le jugement mentionné. Ce pacte devra faire l'objet d'un large consensus et permettre de dégager des solutions pérennes dans ce dossier particulièrement complexe.

Monsieur Dallemagne, j'ai conscience de la difficulté de la situation de certains riverains et je comprends leur impatience ainsi que leur souhait légitime de vivre dans un environnement sain et agréable. Je le constate chaque jour via les nombreux courriers qui me parviennent. Chaque courrier de toute personne qui m'interpelle à ce sujet donne lieu à un suivi systématique via l'administration compétente, c'est-à-dire la direction générale du transport aérien – la DGTA (DGLV) – et à l'égard de skeyes, le contrôleur aérien.

Mijnheer Francken, ter herinnering, de Staat werd in juni 2015 bevolen om niet langer de Leuven Rechtdoor-procedure te gebruiken. In april 2016 heeft de rechtbank echter zijn beschikking van juni 2015 herzien na verzet van de Staat en het verbod op het gebruik van de Leuven Rechtdoor-route opgeheven. In het arrest van 30 mei 2018 werd ook verwezen naar de Leuven Rechtdoor-procedure. Sindsdien hebben de partijen die tegen de Leuven Rechtdoor-procedure waren beroep aangetekend tegen de beschikking van april 2016. Vandaag is, bij gebrek aan een rechterlijke beslissing, de toekomst van zowel de Leuven West als de Leuven Rechtdoor nog steeds onzeker.

Ik bevestig dat er in deze zaak een beroep werd ingesteld en dat er geen verdere ontwikkelingen zijn geweest. De datum voor het pleidooi is vastgesteld voor eind 2024. Deze datum kan op het eerste gezicht verrassend zijn, maar men moet zich realiseren dat het verzoek was om de zevende fase van het plan-Wathelet vervat in de route Leuven Rechtdoor stop te zetten. De zevende fase die de kern van het geding vormt, is echter reeds geschorst door het arrest van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 30 mei 2018. Dat is hetzelfde arrest dat de Belgische Staat verplichtte de eerdergenoemde Staten-Generaal over de nationale luchthaven te organiseren, die vorige week een begin heeft gekend met de eerste vergadering met de burgemeester en andere betrokkenen in dit dossier.

Katleen Bury (VB): Mijnheer de minister, u verwijst naar een platform dat is opgestart. Dat zal nu driemaandelijks bijeenkomen, waarvan de eerste keer op 30 september. Daar komt dan een pact uit de bus. Er staat geen termijn op. Dat is zeer vaag. U gebruikt ook de bewoordingen *si possible*.

Het regeerakkoord vermeldt geen *si possible*. Het regeerakkoord zegt dat er een oplossing wordt gerealiseerd voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd. De regering werkt een ontwerp van evenwichtige vliegwet uit. Dat is geen mogelijkheid om tot zoiets te komen. Dat zal een enorm moeilijke evenwichtsoefening zijn, maar die exploitatiebeperkende maatregelen vanuit Brussel zijn gewoonweg onhoudbaar.

U zegt ook dat u eigenlijk niets nieuws te melden hebt sinds 22 juni. Op 22 juni is op exact dezelfde vragen niet geantwoord. Daarom stel ik ze vandaag opnieuw en ik krijg weer eens helemaal geen antwoord. We hebben het wel over de leefbaarheid van zoveel mensen, maar ook over 60.000 jobs op de luchthaven. Er gebeurt gewoon niks. U zegt zelf dat u wel eens zal samenzitten in een heel goede atmosfeer. Eigenlijk belooft u niks, en dat is in contradictie met wat het regeerakkoord vermeldt.

Theo Francken (N-VA): Mijnheer de minister, u verwijst naar een aantal juridische procedures die hangende zijn of uitspraken waarop er nog een beroepsprocedure zal volgen. Dat is op zich niet relevant voor de procedure met betrekking tot de route Leuven Rechtdoor. De route Leuven Rechtdoor is namelijk een politieke keuze die gemaakt is om Leuven-West te sparen.

Als minister kan u skeyes morgen perfect de opdracht geven om Leuven West terug te activeren en een evenwichtige spreiding over Vlaams-Brabant te voorzien. Daartegen bestaat geen enkel juridisch bezwaar. Wat u zegt, klopt dus absoluut niet. Ik zou u toch willen vragen om u hiervan te vergewissen bij de juridische raadgevers, want er klopt niets van die beweringen.

De burgemeesters van onze regio's zijn gemobiliseerd en actief. Een aantal van hen maakt trouwens deel uit van een partij die in uw meerderheid zit. U zult daar dus nog veel van horen. Wij zullen voor een evenwichtige spreiding blijven pleiten.

Ik heb het dan nog niet over de evenwichtige spreiding boven Brussel, maar wel over een evenwichtige spreiding in Vlaams-Brabant. Ook in onze provincie is alles eenzijdig afgestemd op Leuven Rechtdoor en dat kan niet, iedereen moet een stuk van de lasten dragen. Dat is iets wat de heer Wathelet geheel fout heeft gedaan. Daarover zullen we dus nog veel horen.

Over het grotere dossier zullen we zeker nog van gedachten wisselen. Wij blijven vanuit Vlaams-Brabant, los van de interne problemen – elke gouw heeft zijn issues – vragende partij voor een structurele oplossing voor het luchthavendossier, met de vliegroutes en meer lasten voor Brussel. Dat kan niet anders. Lusten en lasten gaan samen, het is vrijheid en verantwoordelijkheid. Ook Brussel moet een stuk meer dragen.

We zullen hierover de komende weken en maanden verder van gedachten wisselen. Ik zal u bijkomende

vragen stellen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 40.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.40 uur.