

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

du

MERCREDI 20 OCTOBRE 2021

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 20 OKTOBER 2021

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 17 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.17 uur en 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.

01 De nachttreinen. Actualiteitsdebat en toegevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende de nachttreinverbindingen" (55020339C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de nachttreinen" (55020353C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de nachttrein" (55020432C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nachttreinen en de verbinding Brussel-Malmö" (55020612C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de nachttreinen" (55021929C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nachttreinen" (55022079C)

01 Les trains de nuit. Débat d'actualité et questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la question en ce qui concerne les trains de nuit" (55020339C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne les trains de nuit" (55020353C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives d'avenir du train de nuit" (55020432C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit et la liaison Bruxelles-Malmö" (55020612C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le soutien aux trains de nuit" (55021929C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains de nuit" (55022079C)

01.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de voorbije lente volgden de aankondigingen van een nieuwe nachttreinverbinding elkaar op. Verschillende operatoren dienden aanvragen in tot rijpaden bij Infrabel en klopten aan bij de NMBS en de FOD Mobiliteit voor ondersteuning. Dat verheugde mij en vele anderen en toonde heel goed aan dat de nachttrein terug is van nooit echt weggeweest. Iedereen die op zoek is naar een meer duurzame manier van reizen, werd enorm hoopvol van de aankondiging van die mogelijk nieuwe verbindingen.

Eind augustus kwam er echter slecht nieuws voor de verbinding Brussel-Malmö. Op de aanbesteding van de Zweedse overheid kwam geen aanbod binnen. Dat is een gemiste kans voor ons land. Ook de verbinding met de Oostenrijkse skigebieden komt er niet.

Ik hoorde tijdens de begrotingsbesprekingen nog dat deze regering de ambitie heeft om van de trein de meest logische keuze te maken, ook voor reizen binnen Europa. Nachttreinen spelen daarin een belangrijke rol. Ze zijn immers een prima duurzaam alternatief voor het vliegtuig.

Welke nachttreinverbindingen krijgen van Infrabel groen licht en kunnen hun dienstverlening starten? Wanneer zullen ze precies starten? Hoe frequent zullen ze uitrijden?

Wat vindt u zelf van het nieuws in verband met de nachttreinverbinding Brussel-Malmö? Wat is volgens u de reden dat geen enkele operator een bod uitbracht? Gaat u daarover verder in gesprek met mogelijke operatoren?

Hebt u reeds gesprekken gehad met uw Zweedse, Deense en Duitse collega's over deze nachttreinverbinding? Wat zult u doen om de oorzaken van deze mislukte kans aan te pakken?

Hoe vorderen de werkzaamheden op het International Rail Passenger Platform? Aan welke initiatieven wordt daar momenteel gewerkt?

01.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de aangekondigde nachttrein tussen Malmö en Brussel zal er dus niet komen. Ondanks de aanbesteding met twee oproepen van de Zweedse overheid, toonde geen enkele operator voldoende interesse.

Mijnheer de minister, waarom waren er geen inschrijvingen op de aanbesteding? Hebt u in dit verband initiatieven genomen of plant u dat nog te doen, met de Zweedse overheid of met mogelijke operatoren?

Kunt u een overzicht geven van de ontvangen aanvragen van rijpaden waarop nachttreinen zouden kunnen worden ingelegd? Wat is de stand van zaken?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag handelt over hetzelfde onderwerp. In de plenaire vergadering van afgelopen week kwam het onderwerp nog aan bod dankzij een betoog van de heer Roggeman over de nachttrein, de gevolgen van de liberalisering en de vliegtaks, allemaal samenhangende thema's. De heer Roggeman stelde dat dankzij de liberalisering de nachttrein weer aan populariteit zou winnen, maar we moeten vaststellen dat er vóór de liberalisering wel nachttreinen reden. Als kind heb ik nog met de nachttrein gereisd met de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten. Toen was dat net heel goed uitgebouwd, met restauratierijtuigen en alles erop en eraan. Sindsdien is die hele evolutie tot stilstand gekomen en zijn er omzeggens geen nachttreinen meer, behalve van de Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), een overheidsbedrijf.

Ondertussen is het project van een nachttrein tussen Brussel en het Zweedse Malmö begraven. Ondanks alle hoeraberichten komt er geen nachttrein. Er is geen enkel bod uitgebracht bij de Zweedse overheid om de lijn uit te baten. Dat moet toch een teken aan de wand zijn dat er iets grondig mis is met het systeem. Willen we de nachttrein nog inschakelen om mee de klimaatdoelstellingen van 2030 te halen, dan moeten we vandaag politieke beslissingen nemen. 2021 is uitgeroepen tot Europese jaar van het spoor: een belangrijk moment om stappen vooruit te zetten.

In het regeerakkoord beloofde u van Brussel een echte internationale treinhub te maken. Daar horen ook kwaliteitsvolle nachttreinen bij. Vivaldi voert een vliegtaks in, die 30 miljoen euro moet opbrengen. Het moet kunnen om daarvan 2 miljoen vrij te maken voor de nachttreinen. Dat is niet zoveel.

De sector van het internationale treinverkeer werd vijftien jaar geleden voor de vrije markt opengesteld, met alle gevolgen van dien.

Mijnheer de minister, wat is de visie van de NMBS en uw kabinet op de nachttreinen? Zien jullie dit als een publieke dienst of als een economische activiteit? Bent u bereid om de nachttreinen als een openbare en publieke dienstverlening te erkennen? Hoe zult u de ambitie om van Brussel een internationale treinhub te maken realiseren? Hoort de nachttrein daarbij volgens u?

U hebt een unieke kans om de nachttrein in België en zelfs in Europa opnieuw te lanceren vanuit Brussel. Denkt u eraan om dit op te nemen in de beheersovereenkomst met de NMBS?

01.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, les trains de nuit, depuis

plusieurs mois, suscitent l'enthousiasme. En témoigne la dernière enquête du SPF Mobilité indiquant l'intérêt de la population pour nos trains de nuit. Mais on le sait - les éléments historiques ont été rappelés -, rendre opérationnelles ces liaisons est un défi logistique, opérationnel et financier, en témoigne notamment l'annulation de la liaison Bruxelles-Malmö) comme cela a été rappelé.

Dans ce contexte, vous avez annoncé l'octroi d'un budget pour soutenir les trains de nuit. Dès lors, sachant les différents délais qui existent, comment seront répartis et utilisés les deux millions annoncés? D'autres initiatives visant à soutenir les initiatives de trains de nuit sont-elles envisagées? Qu'en est-il de l'autorisation pour les projets European Sleeper et OVOE? Quand seront-ils opérationnels dans notre pays? Quelles sont, selon vous, les raisons pour lesquelles aucune offre n'a été soumise auprès des autorités suédoises concernant la liaison Bruxelles-Malmö? Avez-vous eu des contacts avec les pays concernés par ce projet pour en tirer des enseignements et examiner comment, à l'avenir, réaliser des projets de connexion de manière concrète?

01.05 Marianne Verhaert (Open Vld): *62 procent van de Belgen zou bereid zijn met een nachttrein te reizen, dat blijkt althans uit een peiling van de FOD Mobiliteit. Daarmee is de interesse in de slaaptrein als vervoersmiddel erg groot. Steeds meer mensen willen klimaatneutraler reizen en zoeken een alternatief voor reizen met de auto of het vliegtuig. Al slapend op uw bestemming in het midden van een stad aankomen doet ons dan ook dromen.*

Ondanks de toegenomen interesse bleek het de voorbije jaren echter geen sinecure te zijn om nieuwe nachtlijnen te (her)introduceren. Zo werd voor een verbinding met het Zweedse Malmö geen kandidaat-uitbater gevonden en reed de trein naar Oostenrijk een half jaar lang niet.

Om de nachttrein te promoten reserveerde u een budget in uw begroting. Twee miljoen euro moet dienen om mogelijke investeerders toch te overhalen de nachttrein op de sporen te zetten. De vraag is op welke manier de (financiële) steun aan nachttreinen zal gegeven kunnen worden in een vrije markt.

Welke vormen van steun zijn mogelijk in een vrije markt?

Welke concrete initiatieven neemt u, de FOD Mobiliteit en de NMBS om de nachttreinen te faciliteren?

Hoe zal u de 2 miljoen aan middelen besteden? Gaat het om steun aan opstartende nachttreinen of denkt u aan duurzame/langdurige/recurrente steun?

01.06 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, je suis ravie de constater, alors que nous espérons sortir d'une période compliquée pour les transports en commun, que l'intérêt pour les trains de nuit ne se dément pas. L'enquête du SPF Mobilité publiée cet été selon laquelle 62 % des Belges se disent intéressés par ce mode de transport en est une nouvelle démonstration.

Les annonces de réouverture de lignes se succèdent au niveau européen. Dernièrement, nous apprenions la réouverture de la ligne reliant Paris, Munich et Vienne et, en même temps, qu'un train de nuit va recommencer à rouler entre Zurich et Amsterdam, en passant par Cologne. Fin 2023, ce sont Bruxelles et Paris qui devraient être reliées à Berlin. On progresse, d'autant qu'Infrabel a accordé des sillons à deux autres prestataires qui pourraient, selon la presse, permettre de rejoindre Prague et Milan.

Si nous voulons que le train devienne une vraie alternative pour le citoyen, il en faudra plus et plus vite. Ce gouvernement l'a compris: la taxation sur les billets d'avion pour les courtes distances et la diminution du coût des sillons de nuit pour les nouveaux entrants sont autant de mesures qui vont dans la bonne direction.

Je suis également ravie d'apprendre que, dans la droite ligne de notre résolution votée ici, vous plaidez au niveau européen, monsieur le ministre, pour revoir les règles de taxation de carburant pour l'aviation, qui participent à cette concurrence déloyale.

Il semble que nombre de nouvelles lignes sont surtout le fruit d'accords entre grands opérateurs historiques allemands, français, autrichiens et suisses. Il est donc clair que, si la Belgique veut exister sur la carte des trains de nuit, la SNCB va devoir faire preuve de plus de proactivité qu'aujourd'hui. Reconnaissons que, d'une posture au départ réticente, elle s'inscrit dans une réelle coopération avec les opérateurs internationaux. C'est bien, mais il est temps d'enclencher la vitesse supérieure et de faire preuve de plus d'initiatives, car sans la volonté de tous les acteurs, il n'y aura pas d'évolution naturelle des choses. La fin du projet de ligne nocturne vers la Suède en est la preuve.

Monsieur le ministre, pourquoi la SNCB n'est-elle pas citée parmi les partenaires de l'accord intervenu entre les opérateurs allemands, français, suisses et autrichiens? Comment vos demandes de revoir le cadre européen en matière de subsides et de taxation ont-elles été reçues par vos homologues et la Commission européenne? La SNCB est-elle en contact avec les opérateurs qui ont introduit les nouvelles demandes de sillon?

Voorzitter: Tomas Roggeman.

Président: Tomas Roggeman.

01.07 Tomas Roggeman (N-VA): Als geen andere collega's het woord vragen, zal ik zelf mijn vragen stellen.

Mijnheer de minister, mevrouw Vindevoghel heeft vorige week, in onze nachtelijke vergadering, ook al een aantal vragen gesteld over de nachttrein. Dat was behoorlijk toepasselijk. Toen zijn niet alle vragen beantwoord, maar wij zijn nu een week later en wellicht hebt u ondertussen de gevraagde informatie wel gekregen.

Ik heb drie vragen voor u, die ik graag herhaal.

Ten eerste, kunt u bevestigen dat de steun voor de nachttrein wel degelijk enkel bedoeld is voor verbindingen die 's nachts rijden en dat internationale verbindingen overdag per definitie uitgesloten worden?

Ten tweede, geldt dit enkel voor internationaal reizigersvervoer of kan het ook van toepassing zijn op nachttreinen die binnen het grondgebied ingelegd worden, met een binnenlands vertrek- en eindpunt?

Ten derde, er was sprake van het mogelijk verschaffen van toegang tot rollend materieel aan buitenlandse spoorondernemingen. Kunt u bevestigen dat de juiste interpretatie is dat de NMBS verzocht zal worden haar rollend materieel uit te lenen aan buitenlandse privéspoorbedrijven of publieke spoorbedrijven?

01.08 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, mevrouw Buyst, mevrouw Vindevoghel, mijnheer Van den Bergh, mijnheer Trooster, monsieur Parent, mevrouw Verhaert, madame Hanus, mijnheer Roggeman, s'endormir à Bruxelles et se réveiller à Vienne, Malmö, Milan ou ailleurs en Europe après un voyage ferroviaire, je pense que cela fait rêver beaucoup d'entre nous.

Une enquête du SPF Mobilité montre en effet qu'il existe une appétence de plus en plus grande de nos concitoyens pour les voyages en train internationaux et de nuit.

C'est notamment dans ce contexte que, sur ma proposition, le gouvernement a décidé lors du dernier conclave budgétaire de libérer pour les trains de nuit internationaux un premier budget de deux millions d'euros pour 2022, afin de pouvoir soutenir les opérateurs actuels et d'encourager les nouveaux prestataires à se lancer via une prise en charge des frais de sillon ou un soutien direct.

Je suis très satisfait d'avoir obtenu ce premier budget spécifique pour soutenir les trains de nuit. Cela fait partie des mesures à prendre pour faire de la Belgique encore davantage une plaque tournante ferroviaire.

Ik was natuurlijk zelf ook teleurgesteld toen ik vernam dat de Zweedse regering geen operator heeft gevonden voor de nachttreinverbinding Malmö-Brussel. Die verbinding zou van Malmö tot aan de Deens-Duitse grens gesubsidieerd worden.

Wat die nachttrein betreft, kan ik meegeven dat mijn medewerkers en de medewerkers van de FOD Mobiliteit, samen met vertegenwoordigers uit Duitsland en Denemarken, hebben deelgenomen aan een werkgroep opgezet door Zweden, ter voorbereiding op dit initiatief. De samenwerking in die werkgroep verliep bijzonder positief en werd afgesloten met een duidelijke visie en de nodige informatie voor het verdere verloop van deze plannen. Gesprekken met onze Europese en Zweedse partners zullen ons een beter inzicht verschaffen in de pijnpunten en ons helpen in de toekomst een betere afloop van dergelijke projecten te bewerkstelligen.

Aangezien de aanbesteding een opdracht is die uitgeschreven is door de Zweedse regering, is het nu in eerste instantie aan de Zweedse regering om uit te maken of zij een nieuwe opdracht zal uitschrijven met dit nieuwe element van financiële steun die de Belgische Staat vanaf nu bereid is te verlenen aan dit soort

initiatieven.

Inzake het aanpakken van de mogelijke oorzaken dienen we een betere ondersteuning aan te bieden voor het functioneren van de spoorwegsector. Zoals reeds eerder aangehaald, is dit een uitdaging die bij voorbaat op Europees niveau dient te worden behandeld. Verschillende initiatieven lopen reeds. De Europese Commissie rondde recent haar studie naar langeafstandstreinen af en stelde er eerder deze maand de resultaten van voor. Aan de hand van die resultaten zal een Europees actieplan worden opgesteld voor het verbeteren van de omkaderende voorwaarden voor langeafstandstreinen. Dat plan wordt later dit jaar verwacht.

Daarnaast is er ook de studie die door de FOD Mobiliteit werd opgezet om de veelbelovende verbindingen concreet te identificeren voor een modal shift van vliegtuig naar trein. Op basis van die resultaten zullen we gerichte acties kunnen bepalen die in overeenstemming zijn met die uit het Europees actieplan.

Verder zal ik op Europees niveau blijven pleiten voor het uitwerken en in werking stellen van een steunplan voor de sector.

Wat het IRP-platform betreft, mijn medewerkers nemen daar nog steeds actief aan deel. Dat platform buigt zich over mogelijke acties om het kader en de voorwaarden voor internationale treinverbindingen te verbeteren. Het IRP-platform stelde een eerste voortgangsrapport op, dat in juni werd gepresenteerd op de EU-Transportraad. Het voortgangsrapport geeft een overzicht van de belemmeringen voor de ontwikkeling van internationale treinreizen. Het identificeert ook scenario's en instrumenten om deze obstakels weg te nemen. In een volgende fase zal het platform de geïdentificeerde acties monitoren en waar nodig zelf ook acties initiëren. België neemt het komende jaar het medevoorzitterschap op van de werkgroep rond digitalisering. Die werkgroep focust voornamelijk op de klantbeleving. Enkele van de voornaamste werkpunten daarbij zijn een betere data-uitwisseling, de mogelijkheid tot het aanbieden van tickets voor derde partijen en het verbeteren van de diensten voor personen met verminderde mobiliteit.

Mijnheer Van den Bergh, operatoren van nachttreinverbindingen kunnen te allen tijde capaciteit aanvragen om zulke verbindingen te organiseren. De deadline voor de zogenaamde U-Pass Request voor de jaardienst van volgend jaar viel dit jaar op maandag 12 april. Alle aanvragen werden afgetoetst op het vlak van de haalbaarheid op het net en werden afgestemd met buurnetten. Operatoren die capaciteit besteld hebben, hebben intussen een *final offer* gekregen.

Zoals u allen weet, is het mijn ambitie de positie van Brussel op de kaart van internationale spoorverbindingen te versterken, inclusief nachttreinen. Hoewel de treinverbinding met Malmö er momenteel helaas nog niet komt, kunnen we ons wel verheugen op de komst van twee andere verbindingen komend jaar: de nachttrein van European Sleeper, die vanaf april vanuit Brussel via Berlijn naar Praag zal sporen, en de Ostende Vienne Orient Experience, die vanuit Oostende vertrekt en in Milaan halt zal houden.

De komst van die verbindingen, naast de Nightjettrein, die drie keer per week van Wenen naar Brussel rijdt, toont ons dan ook dat Brussel wel degelijk zijn plaats op de nachtreinkaart aan het versterken is.

Enfin, je peux aussi vous dire que j'ai eu des contacts bilatéraux avec mes collègues européens en marge du Conseil européen informel de Ljubljana, à la fin du mois de décembre. Il s'agissait d'examiner ensemble comment nous pourrions mieux soutenir les voyages ferroviaires internationaux à l'avenir.

Lors de cette même réunion, j'ai plaidé auprès de mes collègues européens et de la Commission en faveur d'un assouplissement des règles relatives aux aides d'État au transport ferroviaire. Si nous voulons soutenir un *shift* modal, un tel assouplissement doit s'appliquer tant au transport de marchandises qu'au transport international de passagers.

Nous devons réduire et, si possible, supprimer la concurrence déloyale entre le train et les modes de transport qui utilisent des combustibles fossiles comme les voitures, les camions et les avions. J'ai appelé chacun à agir pour notre économie, nos emplois et un avenir durable pour les trains internationaux.

J'ai également demandé à la Commission européenne de revoir les règles relatives aux trains de nuit. Nous savons combien le train de nuit est utile dans le cadre de nos efforts pour réduire le nombre de trajets courts et moyens de passagers. Pour réussir, les trains doivent faire rêver nos concitoyens, ce qui est le cas des trains internationaux de jour ou de nuit. Il en va de même pour l'Union européenne qui doit faire rêver les

citoyens. Elle a de grandes ambitions avec le *Green Deal*. Cette ambition doit aussi se concrétiser par des actes concrets en matière ferroviaire, ce à quoi je continue de travailler.

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

U weet dat de zaak mij na aan het hart ligt. Wij hebben in 2020 ook de resolutie goedgekeurd ter bevordering van het internationale treinverkeer. In slaap vallen in Brussel en wakker worden in Berlijn, Praag, Milaan of Wenen: het is een extra reden om uit te kijken naar de komende lente, wanneer die verbindingen van start zullen gaan. De nachttrein is inderdaad terug en is een prima alternatief voor het vliegtuig.

U schetste het zelf al. Er zijn een aantal heel grote uitdagingen voor de sector. Er is nood aan moderne rytuigen. Er is ook een gebrek aan goede informatie en boekingsites. Ik ben dan ook heel blij te horen dat België het medevoorzitterschap zal hebben rond de digitalisering, waarbij net aandacht zal worden gegeven aan die uitdagingen. Ook de concurrentie met de luchtvaart is nog altijd niet helemaal eerlijk. Andere landen in Europa, zoals Noorwegen en Zweden, heffen belastingen op kerosine. Andere landen voeren een belasting op vliegtickets in, zoals Nederland, Zweden, Duitsland en nog een aantal andere landen.

De Ecolo-Groenfractie is ervan overtuigd dat wij het aandeel van de trein in de internationale verplaatsingen kunnen vergroten. Dus is er steun nodig. Ik ben dan ook verheugd dat in het begrotingsakkoord een duidelijke keuze voor die steun is gemaakt en er 2 miljoen euro voor die steun is uitgetrokken voor 2022. Ik kijk ook heel erg uit naar alle studies en alle overlegmomenten die gepland zijn met de andere Europese landen, om op die manier te werken aan Brussel als internationale treinhub.

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

Ik heb tijdens mijn nachtelijke uiteenzetting bij de bespreking van de regeerverklaring ook al aangegeven dat het verhaal van de nachttreinen niet erg evident is en geen hiep-hiep-hoeraverhaal is, zoals sommigen laten uitschijnen. Dat wordt ook aangetoond door dit project. Er is tweemaal een oproep van de regering geweest, die goed was voorbereid in een werkgroep. Er is in subsidiëring voorzien tot aan de Deens-Duitse grens. Niettemin is blijkbaar geen enkele operator geïnteresseerd in het project.

Dat men meer inzichten inzake – ik zal u citeren – de pijnpunten wil verwerven, lijkt mij logisch. Het project gaat immers erg ver, ook inzake materieel. Het grote pijnpunt waarop moet worden gelet, zal echter vooral de rendabiliteit zijn. Dat betekent dus gewoon geld. Dat zullen wij nu ook doen. Wij zullen in 2022 2 miljoen euro uittrekken voor het project. Ik stel mij dus de vraag wat wij na 2022 zullen kunnen vaststellen, met name over wat met die 2 miljoen euro is gegenereerd.

Wij moeten er alleszins zeker over waken dat voor grensoverschrijdende nachttreinen alle betrokken partners een gelijkwaardig of waardig deel doen. Ik kijk dan voor een keer wel naar Europa. Er wordt een inventaris opgesteld van veelbelovende verbindingen die in aanmerking kunnen komen.

Ik betwijfel of er veel rendabele verbindingen kunnen komen. Het is duidelijk dat er subsidies nodig zullen zijn, wat niet per se verkeerd is. De vraag is wat de rol van de overheid daarin is. Openbaar vervoer organiseren behoort tot de publieke opdracht. De vraag is hoever we daarin gaan, want de noden op het lokale net inzake comfort, stiptheid, betrouwbaarheid en veiligheid zijn ook bijzonder groot.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt bijna niet geantwoord op mijn vragen. Ik kreeg ten eerste geen antwoord op mijn vraag of u Brussels Airport als een internationale treinhub ziet. Als we willen ingaan tegen die taksen, moeten we de mensen een alternatief bieden. Ten tweede zegt u niets over ons idee om van de nachttreinen een openbare dienst te maken en op die manier voor een duurzame oplossing op lange termijn te zorgen. U zegt bijvoorbeeld niet dat u dat zult opnemen in de beheersovereenkomst. We moeten toch vaststellen dat het tot nu toe bijna niet vooruitgaat met de nachttreinen, omdat die sector geliberaliseerd is en er geen middelen zijn. Met 2 miljoen euro zult u nog niet ver treinen. Bovendien lees ik vandaag nog een oproep van de NMBS die zegt te weinig geld te hebben om gewoon te doen wat ze moet doen. Ik snap uw visie op nachttreinen niet. Uw houding tegenover die evoluties is niet ambitieus.

01.12 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour toutes ces réponses. J'entends que pour certains, ce n'est jamais assez, mais la Belgique fait des efforts. Nous revenons de loin

concernant la question des trains de nuit dans notre pays. Les efforts sont lents et prendront du temps. L'Europe devra jouer un rôle déterminant. Je me réjouis que notre ministre insiste sur le niveau européen (...) mais je pense qu'il y a un focus et une pression à maintenir à ce niveau. Les efforts sont insuffisants au niveau européen.

Je reçois une confirmation par rapport aux lignes vers Berlin et Milan qui avaient été mises en doute voici quelques semaines dans la presse. Je me réjouis de cette confirmation. C'est une bonne nouvelle pour le *shift* modal de l'avion vers le train ou la voiture, qui sera effectivement amplifié par des décisions et des choix budgétaires qui ont été opérés dans le budget présenté la semaine dernière.

Juste une chose en ce qui concerne les capacités de notre pays. Nous avons aussi voté au Parlement Benelux une recommandation, sur l'initiative des verts et des socialistes, nonobstant les difficultés, mais également des propositions. Notre pays a une taille modeste par rapport à l'enjeu des trains de nuit. La coopération internationale est une piste, notamment au niveau du matériel mais aussi pour améliorer la mobilité transfrontalière. J'espère que la Belgique pourra être active aussi sur ce volet-là.

01.13 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, hoewel uw antwoord erg uitgebreid was, waarvoor dank, vrees ik dat ik geen antwoord heb gekregen op mijn vragen over de manier waarop u de middelen zult besteden. De nachttreinen doen ons dromen en ik begrijp uiteraard dat ze in het begin volop worden gesteund, maar op lange termijn is het ook belangrijk dat de middelen ervoor efficiënt worden gebruikt. Ik had dan ook graag uw plannen op dat vlak gekend. Het lijkt me namelijk belangrijk dat de nachttreinen op termijn zelfbedruipend worden. Ik vind het jammer dat u mijn vragen in dat verband niet hebt beantwoord.

01.14 Mélissa Hanus (PS): Chers collègues, je suis particulièrement ravie que nous ayons pu avoir un débat d'actualité sur cette question importante qu'est le retour des trains de nuit. Il est vrai que nous avons travaillé ensemble sur ce texte durant cette période quelque peu entachée d'incertitudes politiques, pour viser à accompagner le retour des trains de nuit en Belgique. Je suis ravie de voir que ce gouvernement va dans le bon sens pour donner suite au premier texte, à la résolution que nous avons votée ensemble au sein de cette commission et en plénière en début de législature.

Le train de nuit comporte effectivement de nombreux avantages. Comparé à l'avion, il permet d'éviter tout ce qui est enregistrement ou files aux aéroports. Il permet d'arriver au centre-ville dans les capitales européennes. Il y a aussi de nombreux avantages pour le voyageur en tant que tel. Bien sûr, je pense que tous autour de la table, nous espérons que le retour des trains de nuit se fasse plus rapidement. Je l'ai souligné dans mon intervention. Mais nous devons voir chaque ligne de train de nuit un peu comme un projet pilote. J'ai entendu les interventions des uns et des autres. Il y a la question du coût, du tarif pour les personnes qui prendront le train de nuit, et la question de l'investissement du gouvernement, qui est un investissement positif, que je soutiens, visant à stimuler le retour du train de nuit sur notre territoire.

Mais nous devons voir, au fur et à mesure, l'évolution des demandes de transport faites par nos concitoyens pour utiliser le train de nuit. Je pense que nous devons profiter de ces premiers mois de retour du train de nuit pour en faire un projet pilote et en tirer ensuite des conclusions. Je pense que la quasi totalité des membres de cette commission, en tout cas ceux qui ont soutenu la proposition de retour des trains de nuit en Belgique, soutiendront la mise en œuvre rapide de ce projet. Nous resterons à la disposition de cette commission et de notre ministre pour l'aider dans sa tâche en ce sens.

01.15 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, mijn drie vragen waren toegevoegd aan dit actualiteitsdebat. Ik heb ze vorige week ook al gesteld, maar heb toen geen antwoord gekregen. Ook deze tweede poging blijft vruchteloos.

01.16 Minister **Georges Gilkinet**: Toch wel. Ik heb het duidelijk gehad over de internationale nachttreinen. U moet beter luisteren.

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

02 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieve straffen bij de spoorwegen" (55020044C)

02 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sanctions alternatives à la

SNCB" (55020044C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in de wet op de spoorwegpolitie werd in 2018 de mogelijkheid gecreëerd om minderjarigen een alternatieve sanctie op te leggen bij overtredingen in treinen of stations. In Nederland gaat men daarmee door. De Nederlandse Spoorwegen en de Raad voor de Kinderbescherming hebben samen een overeenkomst gesloten. Daardoor kunnen er bij de Nederlandse Spoorwegen nu ook alternatieve straffen worden georganiseerd. Op die manier voeren jongeren hun taakstraf uit in de omgeving waar zij schade hebben aangericht, waardoor ze zich bewuster zullen worden van de gevolgen daarvan.

Ik heb daarover een aantal vragen. Hoeveel minderjarigen kregen een alternatieve straf opgelegd in de afgelopen drie jaar? Hoeveel minderjarigen kregen een geldboete opgelegd in de afgelopen drie jaar?

Bent u voorstander van het organiseren van alternatieve straffen bij de spoorwegen, zodat jongeren hun taakstraf kunnen uitvoeren op de plek van hun overtreding? Is NMBS bereid zo'n samenwerking aan te gaan?

Tot slot, destijds maakte de kinderrechtencommissaris heel wat opmerkingen over de aanpassing van de wet op de spoorwegpolitie. Deze opmerkingen werden toen niet meegenomen. Overweegt u een aanpassing om de rechten van jongeren beter te laten waarborgen door de spoorwegpolitie?

02.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Buyst, de wet in kwestie trad in november 2018 in werking. De eerste boetes werden in het midden van het jaar daarop opgelegd.

Sinds de start van de coronacrisis is het aantal treinreizigers sterk gedaald en het aantal vaststellingen aanzienlijk afgenomen. Dat geldt eveneens voor vaststellingen jegens minderjarigen aangaande onregelmatigheden met hun vervoersbewijs, onder andere omwille van het invoeren van het verplichte afstandsonderwijs gedurende het afgelopen schooljaar.

Mede daardoor heeft de NMBS sinds de invoering van de administratieve boete nog niet de gelegenheid gehad om gedurende een volledig jaar in normale modus met het nieuwe proces te werken. Tot op heden werden er geen alternatieve straffen opgelegd aan minderjarigen. Er is momenteel wel een brede oefening lopende met de verschillende actoren die betrokken zijn bij de vaststellingen om het proces te optimaliseren.

Ik blijf in het algemeen voorstander van zo'n systeem, maar dan wel in normale omstandigheden en niet in die waarin we ons verleden jaar bevonden.

02.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb alle begrip voor de situatie waarin de NMBS zich in 2020 bevond. Jongeren konden of moesten de trein niet nemen, omdat er afstandsonderwijs was.

Misschien is dat echter juist het geschikte moment om er bij de NMBS op aan te dringen om alternatieve straffen in de eigen leefomgeving te laten uitvoeren. Zo kan de pedagogische meerwaarde die een alternatieve straf kan hebben nog beter tot uiting komt. Dat principe wordt ook in het jeugdrecht gebruikt. Jongeren zijn volop in ontwikkeling en moeten leren om regels te respecteren. Daarom hebben ze recht op een aangepaste sanctie en op een behandeling die ervoor zorgt dat zij het effect van hun gedrag beter begrijpen en er ook iets uit leren.

Ik hoop dus dat de NMBS heeft geluisterd naar mijn vraag en eventueel wil nadenken over de manier waarop de alternatieve straffen in het eigen domein kunnen worden opgelegd.

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

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

De **voorzitter**: Mijnheer Roggeman, ik dank u voor de vervanging.

03 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van rijpaden bij Infrabel" (55020097C)

03 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'usage des sillons gérés par Infrabel" (55020097C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik tracht enig inzicht te verwerven in het gebruik van rijpaden bij Infrabel, in de bedrijfsvoering, in de benutting van de spoorweginfrastructuur en in de objectivering van spoorweginvesteringen. Het gaat tenslotte om een groot overheidsbedrijf, waarin veel mensen werken en waar veel wordt geïnvesteerd. Daarom heb ik over dit onderwerp voorheen ook al enkele vragen gesteld.

Uit antwoorden op vorige vragen meen ik te hebben begrepen dat het niet zo evident is om vragen in verband met de bezetting van rijpaden te beantwoorden. Daarom kies ik in deze opvolgvragen voor een brede formulering.

Hoeveel rijpaden worden toegekend per spoorlijn? Hebt u ter zake cijfers per jaar of per kwartaal, desnoods per dag?

Welke capaciteit aan rijpaden is er in gebruik? Ook dat mag uitgedrukt worden volgens om het even welke terminologie.

Welke locaties zijn volgens Infrabel de grootste knelpunten in het net?

Gebruikt Infrabel andere maatstaven, naast het aantal uitgegeven rijpaden, om de bezetting van het net uit te drukken? Kunt u daar een objectieve inschatting van geven?

Ik hoop dat mijn nieuwe poging tot vraagstelling vruchtbaarder zal zijn dan de vorige.

03.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, volgens het Reglement van de Kamer zijn mondelinge vragen die uitsluitend streven naar het ontvangen van statistische gegevens niet ontvankelijk. Dat geldt dus voor uw eerste drie subvragen. Voor het antwoord op die vragen verwijs ik dan ook naar mijn antwoord op uw schriftelijke vraag. Dat beschrijft immers de situatie zoals ze is. Wij lieten u al weten dat Infrabel niet beschikt over de door u opgevraagde gegevens in de door u gevraagde vorm.

Ten aanzien van de door Infrabel gehanteerde maatstaven, moet een maatschappelijke kosten-batenanalyse een parameter zijn waarmee rekening wordt gehouden, al mag dat niet de enige parameter zijn. Zo zal een kleine lijn met een industriële aansluiting en weinig verkeer voor Infrabel slechts een klein inkomen opleveren in termen van gefactureerde rijpaden. Goederenrijpaden genereren weinig inkomsten, terwijl de onderhoudskosten, zoals voor alle infrastructuur, hoog zijn.

De spooraansluiting kan evenwel essentieel zijn om de industriële activiteit in stand te houden en voor de werkgelegenheid.

Daarom is het belangrijk om de parameters die meespelen bij de investeringsbeslissingen van Infrabel, zo breed mogelijk te houden. Ze moeten de verhouding kosten / financiële inkomsten integreren, maar ook rekening houden met verschillende criteria en maatschappelijke behoeften, zoals de bereidheid tot modal shift, een globale verbetering van de netwerkprestatie, duurzaamheid enzovoort.

Evenzo moeten investeringskeuzes worden gemaakt, niet alleen vanuit het oogpunt van de infrastructuurbeheerder, maar ook om zo goed mogelijk te voldoen aan de vragen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, en dus uiteindelijk ook aan de verwachtingen van de eindklanten, want dat zijn onder meer bedrijven die banen creëren. Onder andere om die reden versterkt de infrastructuurbeheerder al geruime tijd zijn klantgerichtheid. Dat geldt voor de operationele aspecten, maar ook in het kader van het bepalen van de capaciteitsbehoeften voor het netwerk van de toekomst.

03.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik ga eerst en vooral in op de vorm. Ik ken het Kamerreglement ook een beetje. Ontvankelijkheid betreft parlementaire vragen in hun geheel, niet de deelvragen. Dat zou immers een excuus kunnen zijn om heel veel vragen om informatie te weigeren.

Ik ben het ermee eens dat het gebruik van de spoorweginfrastructuur niet de enige parameter is om de opportuniteit van spoorweginvesteringen te beoordelen, maar het is wel een van de belangrijkste parameters. Het dient meegenomen te worden in de totale oefening.

In die zin vind ik het verwonderlijk dat u, ondanks mijn zeer open vraag over de beschikbare rijpaden vanuit het oogpunt van capaciteit en mogelijke knelpunten, zegt dat Infrabel niet over die informatie beschikt. We weten dus blijkbaar niet hoeveel rijpaden Infrabel verkocht heeft. We weten evenmin hoeveel treinen er per lijn rijden of hoeveel capaciteit er nog vrij is. Blijkbaar weten u en Infrabel zelfs niet wat de grootste knelpunten op het net zijn. Het is straf dat die informatie niet voorhanden is. Rijpaden verkopen is nu net de kernopdracht van Infrabel. Ik heb er het financieel jaarverslag op nageslagen: hier gaat meer dan 700 miljoen euro om op jaarbasis, maar het is blijkbaar een groot mysterie waar dat geld vandaan komt.

Ik vraag mij af hoe men op zo'n basis aan bedrijfsvoering kan doen. Blijkbaar is Infrabel het enige bedrijf ter wereld dat niet weet wat, waar en aan wie men hoeveel verkoopt. Ik vind dat verwonderlijk. Dat zorgt voor problemen voor de spoorweginvesteringen, want men weet niet wat de return is. Er zijn inderdaad meer criteria, maar het gebruik van de spoorwegen en de verkoop van rijpaden is de reden waarom spoorinfrastructuur wordt aangelegd.

Als men dan ziet over welke bedragen het gaat. U hebt bijvoorbeeld nog maar net 43 miljoen euro uitgetrokken voor de lijn Brussel-Luxemburg. Dat zijn toch aanzienlijke bedragen en dan moet men toch een idee hebben van de terugverdientijd en de rentabiliteit van dat project. Als goederencorridors moeten uitbreiden naar drie of vier spoorlijnen, zoals u eerder hebt gezegd, dan gaat dat over enorme budgetten en over onteigeningen van honderden eigenaars. Dat men dan zelfs niet kan zeggen dat het noodzakelijk is omdat dat een knelpunt is en omdat dat het algemeen belang dient, aangezien we in ruil zoveel capaciteit bij creëren. Zelfs daarover hebben we nog geen informatie. Ik vind dat frappant. Dat creëert problemen voor de bedrijfsvoering en de besluitvorming, want welke basis heeft men om beslissingen te nemen en om keuzes te maken tussen infrastructuurprojecten?

Er moet toch een minimum aan transparantie over dergelijke bedragen zijn, ook ten aanzien van de volksvertegenwoordigers en de bevolking. Het gaat om een overheidsbedrijf met een omzet van een miljard euro per jaar. Dan mogen we daarvoor in ruil toch op zijn minst wat duidelijkheid krijgen?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De automatische ticketapp bij de NMBS" (55020098C)

04 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'application permettant l'achat de tickets automatisé à la SNCB" (55020098C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS heeft een nieuwe applicatie getest waarbij men de mogelijkheid onderzoekt om de reiziger automatisch te laten betalen op basis van het afgelegde traject aan de hand van gps-data. Die data zouden achteraf gedurende een jaar worden bijgehouden om nadere onderzoeken op te verrichten. Het testproject werd gedaan met 10.000 reizigers.

Op welke basis werden die reizigers geselecteerd? Is die groep representatief voor de totale reizigerspool?

Hoe zal fraude voorkomen worden en brengt het project geen verhoogd risico op zwartrijden met zich? Waarom worden de gegevens een jaar lang bijgehouden en wat is daar de meerwaarde van? Werd de werkwijze afgestemd met de Gegevensbeschermingsautoriteit? Het betreft immers gevoelige data over een behoorlijk aantal mensen.

Tot slot, wat is de geschatte kostprijs van het project voor de NMBS en op welke return hoopt zij?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, de NMBS deelt mij mee te willen innoveren en testen voor haar reizigers.

Om het aankoopproces van tickets te vereenvoudigen, overweegt ze een nieuw systeem om treintickets aan te kopen, naast de bestaande kanalen. Het systeem, dat bedacht en getest werd door het Innovation Lab, een team bij de NMBS dat aan vernieuwende ideeën werkt, gebruikt geolokalisatie.

Om het systeem te testen, zal de NMBS vier producten aanbieden, namelijk het standaardticket, het youth ticket, het weekendticket en het seniorenticket. De NMBS wil uittesten of de technologie het reizen met de

trein eenvoudiger kan maken. Met die gebruiksvriendelijke applicatie kan de reiziger inchecken wanneer hij het station of perron nadert en uitschakelen, zodra hij zijn bestemming heeft bereikt. Dankzij de gps-gegevens wordt het traject van begin tot einde gedetecteerd en krijgt de reiziger na de reis automatisch een eindafrekening, die via de app betaald wordt. Het beste ticket wordt automatisch aangeboden. De klant hoeft dus niet op voorhand te beslissen welk ticket het meest geschikt is, dat doet de applicatie automatisch na afloop van de reis.

Voor de test met maximaal 10.000 klanten en voor de periode van één jaar betaalt de NMBS 150.000 euro.

De deelnemers aan de test worden volgens een aantal criteria geselecteerd: de motivatie om deel te nemen aan het testproject, de manier van betalen – nu een kredietkaart maar in de toekomst ook bancontact –, reizigers die tickets kopen en dus niet alleen een traject met een abonnement afleggen, reizigers die de vier beschikbare tickets kopen, bij voorkeur ook verschillende leeftijdsprofielen en verschillende regio's.

De NMBS laat mij weten dat er heel wat technische mogelijkheden zijn om fraude te voorkomen. Die zijn telkens specifiek voor de gebruikte technologie. De treinbegeleider kan het ticket natuurlijk ook scannen, zoals zij dat ook doen voor een ander ticket dat vandaag wordt gekocht via de app op de website.

Wat het bijhouden van de gps-gegevens betreft, de verjaringstermijn voor contractuele vorderingen in het kader van het personenvervoer per trein is een jaar. De NMBS deelt mij mee dat de gegevens tot het einde van de termijn worden bewaard om eventuele discussies of fraudegevallen te kunnen oplossen.

De leverancier van de technologie en de app die wordt gebruikt voor de verkoop van de tickets, treedt als verantwoordelijke voor de verwerking op.

Voor de verwerking van de gegevens waarbij de NMBS als verantwoordelijke optreedt, met name van de selectie van de kandidaten in het proefproject, deelt de NMBS mij mee dat er geen hoog risico is voor de personen wiens persoonsgegevens worden verwerkt. Daardoor is er geen voorafgaande consultatie nodig, zoals artikel 36 van de algemene verordening voor gegevensbescherming vereist.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Het is een positief initiatief van de NMBS dat zij inzet op innovatie van de dienstverlening aan de reizigers.

Ik denk dat we wel moeten waken over de bescherming van de data. Het gaat over privacygevoelige gegevens voor zeer veel reizigers. Zeker als het proefproject op een grotere schaal wordt uitgerold, gaat het over de vervoersdata van tienduizenden tot honderdduizenden reizigers. De ervaring leert dat ook de overheid niet ongevoelig is voor datalekken. De afgelopen jaren waren er datalekken bij de FOD Financiën en onlangs nog bij de Nationale Loterij. Het is belangrijk dat de NMBS inzet op de beveiliging van de gegevens. Hoewel de consultatie van de Gegevensbeschermingsautoriteit strikt genomen niet verplicht is, kan het toch interessant zijn om informeel advies in te winnen om alle mogelijke risico's uit te sluiten.

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

05 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het proefproject 24U Zone voor gratis fietsparkeren" (55020101C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietskluizen aan stations" (55020395C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsenparkings in stations" (55021757C)

05 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du projet pilote de zone de stationnement gratuit pendant 24 heures pour les vélos" (55020101C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les consignes pour vélos dans les gares" (55020395C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les emplacements pour les vélos dans les gares" (55021757C)

05.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in april organiseerden Fietsberaad, imec en MobiliData een proefproject in het station van Antwerpen-Berchem in verband met fietsparkeren. De fietsen van de deelnemers werden gechipt en konden 24 uur gratis parkeren vlakbij de

perrons. Stond hun fiets er langer dan 24 uur, dan betaalden ze 1,25 euro per uur.

De bedoeling van het project is een vrije fietsplaats te garanderen voor elke pendelaar. Zeker in grote stations kan het in de fietsparkings erg druk zijn en moet men soms lang zoeken naar een vrije plaats. De vraag is of dit systeem daarop een antwoord kan bieden. Het sluit in elk geval aan bij hoe de Nederlandse Spoorwegen haar grote fietsparkings in de steden aanpakt. Ik heb ooit de kans gekregen om in Utrecht te gaan kijken, waar dit systeem wordt toegepast.

Welke conclusies verbinden de initiatiefnemers aan hun proefproject? Is hun evaluatie beschikbaar? Hoe gaat de NMBS verder aan de slag met de resultaten van dit proefproject? Volgt de NMBS andere projecten of systemen op in binnen- en buitenland met betrekking tot fietsparkeren? Zo ja, welke?

05.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt reeds vaak uw steun uitgesproken voor de combinatie van fiets en trein, terecht overigens. Uit eerdere antwoorden op schriftelijke vragen blijkt dat de grote meerderheid van de stations en stopplaatsen nog steeds geen beveiligde of bewaakte fietsenstalling heeft.

Er is nog wel wat werk aan de winkel als wij effectief willen komen tot een vlotte combinatie fiets-trein en het bewerkstelligen van de modal shift. Dan moeten wij daarop inzetten. Steeds meer mensen schaffen zich een elektrische fiets aan, wat behoorlijk duur materieel is. Die vandaag achterlaten aan een station is toch wel een behoorlijk risico, zeker als men de data van de fietsdiefstallen bekijkt.

Een interessante piste is misschien wel wat in sommige stopplaatsen toegepast wordt, namelijk de fietskluis. In Nederland blijkt dat ook wijdverspreid te zijn. Het gaat over een metalen ijzeren kast waarin men individueel zijn fiets kan opbergen.

In welke Belgische stations zijn die vandaag voorhanden? Evalueert de NMBS het gebruik ervan positief? Zijn er nadelen aan verbonden die reden geven om ze niet verder te verspreiden? Is de uitbating ervan rendabel? Overweegt de NMBS om in de toekomst nog meer fietskluizen te gaan installeren, in meer en andere stations? Wat vindt u zelf van die denkpiste?

05.03 **Frank Troosters** (VB): *De NMBS wil 50.000 extra plaatsen voor fietsen realiseren in haar fietsenparkings. (cfr. Het Nieuwsblad dd. 19/09/21)*

Dit zou een opmerkelijke toename zijn tegenover het huidige aantal plaatsen voor fietsen. (ca 109.000)

Bevestigt de minister de ambitie om het aantal fietsenplaatsen met 50.000 plaatsen te verhogen?

Tegen wanneer zou die ambitie moeten gerealiseerd worden? Bestaat er reeds een concrete timing?

Is deze beslissing genomen op basis van een aanbodgericht beleid ter zake, of op basis van een behoefteonderzoek naar de vraag voor fietsenparkings?

Welke budgettaire inspanning is nodig voor het realiseren van die 50.000 extra fietsenparkings? Is het noodzakelijke budget hiervoor beschikbaar en gegarandeerd?

Op basis van welke criteria zal men bepalen aan welke stations er een aanpassing van het aantal fietsenparkings moet gebeuren?

Welke stations staan reeds op de planning van de NMBS voor het aanpassen/uitbreiden/invoeren van fietsenparkings

05.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Buyst, mijnheer Roggeman, mijnheer Troosters, u weet dat alle maatregelen die het gebruik van de fiets bevorderen, me nauw aan het hart liggen. Zo stelde de regering, met mij als coördinator, op 24 september met BE Cyclist het eerste federale actieplan op ter promotie van de fiets. Ik ben dan ook zeer tevreden met het ambitieuze plan waarbij al mijn collega-ministers en -staatssecretarissen actie ondernemen.

Een van de assen waarop ik zelf werk, is de combinatie fiets-trein te bevorderen door het comfort te verhogen. Ik ben dan ook verheugd dat de NMBS binnenlandse proefprojecten met betrekking tot het stallen

van fietsen zoveel mogelijk opvolgt. De NMBS deelt me mee ook regelmatig zelf proefprojecten op te zetten om de combinatie van fiets en trein aantrekkelijker te maken voor haar klanten. Ze kijkt daarbij ook naar de best practices in het buitenland, die hun waarde al bewezen hebben. Ze komen in grote mate uit Nederland, dat qua fietscultuur op vele vlakken voor België een gidsland blijft.

Bij de opmaak van de nieuwe strategie van de NMBS rond intermodaliteit is rekening gehouden met de informatie over het proefproject in kwestie. De voorlopige resultaten sterken de NMBS in de gekozen richting verder te gaan. Het eindrapport is nog niet beschikbaar. Het is daarom momenteel nog te vroeg voor de NMBS om definitieve conclusies te trekken.

Toch heeft de NMBS een paar bemerkingen. Zij vreest dat de beheerkosten van een dergelijke stalling vrij hoog zullen zijn. Daarnaast zal de huidige technologie nog niet de volledige werking kunnen verzekeren, waardoor ook de inzet van personeel noodzakelijk zal zijn.

Verder zouden de detectiesystemen niet altijd betrouwbaar zijn. De NMBS verwacht meer van de optische detectiesystemen die met name in Nederland worden gebruikt. In het proefproject blijkt ook dat de niet-geregistreerde gebruikers in de afgebakende zone blijven stallen. Dat zou betekenen dat een assertieve controle nodig blijft.

Ten slotte blijkt het globale concept van dit proefproject maar gedeeltelijk aan de noden en zorgen van de klanten te beantwoorden. Ik denk daarbij aan preventie van diefstal en vandalisme, snel een plaats vinden dankzij een efficiënt beheer van weesfietsen enzovoort. Laat ons dan ook eerst het eindrapport afwachten.

Wat betreft uw vragen over fietskluizen, kan ik meedelen dat de NMBS geen voorstander is van het gebruik van ervan, omdat ze het delen van plaatsen verhinderen.

De fietskluis is slechts voor één gebruiker gereserveerd en wanneer die de box niet gebruikt, kan een andere reiziger er geen gebruik van maken. Daarom biedt de NMBS fietsstallingen aan waarvan sommige zijn uitgerust met toegangscontrole, wat zorgt voor circulatie en dus meer plaatsen voor pendelaars. Ik sluit mij dan ook bij deze visie aan. Doordat fietskluizen per definitie slechts door één gebruiker benut worden, kunnen zij geen antwoord bieden op de grote nood aan fietsstallingen, beveiligd en onbeveiligd. De NMBS beheert in twee stations nog zelf fietskluizen. Het gaat om Moeskroen en Doornik. In 13 andere stations worden de fietskluizen door de gemeente beheerd. Het gaat telkens om 5 tot 19 plaatsen.

Om concreet op uw vraag te antwoorden, mijnheer Troosters, ik bevestig de ambitie om het aantal fietsparkeerplaatsen met 50.000 te verhogen. Dat sluit perfect aan bij de drie grote assen van het BE Cyclist-plan. Meer bepaald wil ik de combinatie van fiets en trein verbeteren aan de hand van een ruimere fiets-treinstrategie. Samen met de NBMS werk ik daarom aan een strategische visie 2021-2032 voor intermodaliteit. Op die manier moeten reizigers vlot de combinatie trein-fiets kunnen maken voor hun verplaatsingen.

Verder is het mijn doelstelling om samen met de NMBS het aanbod van deelfietsen aan de stations te vergroten, zoals voor Blue-bike. De federale regering wil ook een vuist maken tegen fietsdiefstal. De strijd tegen fietsdiefstal wordt een prioriteit in de Kadernota Integrale Veiligheid en er loopt een studie naar de invoering van een centraal register tegen fietsdiefstal. Al deze maatregelen samen moeten ervoor zorgen dat reizigers gemakkelijk en comfortabel kunnen kiezen voor de fiets, al dan niet in combinatie met de trein. Zo wil ik meer mensen overtuigen om te kiezen voor actieve en milieuvriendelijke vervoerwijzen.

05.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik wens u in de eerste plaats proficiat met het BE Cyclist-plan, een ambitieus plan dat voor de eerste keer op federaal niveau een aantal fietsmaatregelen uitwerkt.

Ik ben het met u eens dat de combinatie van fiets en trein een gouden combinatie is. Blue-bikes en dus deelfietsen hebben daar zeker een plaats in, maar als ik zelf naar Brussel kom, dan neem ik de trein in Turnhout. Daarvoor rijd ik eerst een halfuurtje van Ravels naar Turnhout. Het is dus belangrijk dat ik mijn fiets daar goed kan stallen. Ik ben dan ook heel blij dat de NMBS zelf proefprojecten opzet, naar best practices in het buitenland kijkt en ook rekening houdt met de bevindingen van het proefproject, maar ik hoop alleen dat zij niet blijft steken bij de – terecht – opmerkingen.

Er zijn inderdaad dingen waarover moet worden nagedacht, maar ik ben ervan overtuigd dat organisaties als

Fietsberaad in overleg willen gaan met de NMBS om te bekijken hoe de problemen die het gebruik nu nog bemoeilijken, kunnen worden opgelost. Ik hoop ook dat wij naar een systeem kunnen gaan waarin men zijn fiets de eerste 24 uur gratis kan parkeren aan het station en daarna pas betaalt. Zo kan dat op een comfortabele manier gebeuren en kan de gouden combinatie tussen fiets en trein er inderdaad komen.

05.06 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u verwijst naar de bestaande beveiliging met toegangscontroles en camera's, maar de ervaring leert dat er, ondanks de gesloten fietsenstallingen en de camerabeveiliging, nog steeds heel wat fietsen worden gestolen. Zelfs uit beveiligde en gesloten stallingen, zoals in het station van Leuven, worden nog altijd fietsen gestolen. Er is dus meer nodig dan enkel die initiatieven om de mensen veiligheid en zekerheid te verschaffen voor hun fiets.

Ik betreur dan ook dat u geen voorstander bent van de verdere toepassing van fietskluizen aan stations. De realiteit is vandaag dat men een speedpedelec, een elektrische fiets, niet kan gebruiken voor pendelverkeer met de trein. Dat kost gewoon te veel en men heeft als reiziger niet voldoende zekerheid over de veiligheid van zijn fiets. Speedpedelecs kosten een maandloon of zelfs nog meer, dus men moet wel gek zijn om ze vandaag aan een station te parkeren, zelfs wanneer er camerabeveiliging is. Er is meer nodig. Er is mijns inziens ook geen enkele reden om de fietskluizen niet toe te passen.

U verwijst naar het individuele karakter van fietskluizen, maar ze zouden toch een aanvullende mogelijkheid kunnen zijn, boven op een publieke, collectieve, gezamenlijke fietsenstalling. Dat zou eerder een bijkomende dienstverlening zijn dan een plaatsvervanging. Ik zie geen reden om dat niet te doen en ik betreur dat u geen voorstander bent van het initiatief.

05.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik had zes deelvragen. De eerste deelvraag hebt u beantwoord en daarmee hebt u uw ambitie bevestigd. Dat is bijna een evidentie. De andere vijf deelvragen zijn geen van alle beantwoord.

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

06 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verkeersveiligheidsrapport van Vias voor de eerste helft van 2021" (55020220C)

06 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de Vias sur la sécurité routière pour le premier semestre 2021" (55020220C)

06.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het Vias-verkeersveiligheidsrapport laat opnieuw geen hoopgevende cijfers optekenen. Het corona-effect op de verkeerscijfers lijkt te zijn weggeëbd. Minder verkeer op de baan zorgde ook voor minder slachtoffers. Op nationaal niveau daalt het aantal slachtoffers nog lichtjes, maar zeker in Vlaanderen bereiken we toch opnieuw de cijfers uit 2019. Het aantal verkeersongevallen bij fietsers neemt toe. Er wordt meer gefietst dan ooit sinds de coronapandemie, wat een goede ontwikkeling is. Het is echter slecht nieuws dat daarmee ook het aantal fietsongevallen toeneemt.

Hoe beoordeelt u de resultaten uit de Vias-studie? Hoe verklaart u de grote verschillen in tendensen tussen de Gewesten?

Hebt u al contact gehad met uw regionale collega's over de resultaten?

U gaf aan de wegcode te zullen herzien met het oog op de veiligheid van actieve weggebruikers, dus trappers en stappers. Wanneer kunnen we de update verwachten?

06.02 Minister Georges Gilkinet: Verkeersveiligheid voor automobilisten en zeker voor motoristen, fietsers en voetgangers, is voor mij een absolute prioriteit. Uit het Vias-verkeersveiligheidsrapport 2021 blijkt een zeer lichte daling van het aantal verkeersdoden, met een daling met 21 % in Wallonië en een stijging van 24 % in Vlaanderen in vergelijking met vorig jaar. Het is op basis van die cijfers onmogelijk om exact te verklaren waarom de trend in Vlaanderen over die periode zo verschillend is van die in Wallonië. Mogelijk kan het verschil inzake de avondklok een kleine impact hebben gehad. In Wallonië was die van kracht vanaf 22 uur, in Vlaanderen vanaf middernacht.

De cijfers voor de afzonderlijke Gewesten voor de eerste zes maanden van het jaar vertonen wel vaker een grillig patroon. Van 2018 naar 2019 was er in Wallonië bijvoorbeeld ook een forse stijging. Het is dus moeilijk

om daarin op dit ogenblik al een duidelijk patroon te herkennen. Verkeersveiligheid is een gedeelde bevoegdheid waarbij een gemeenschappelijk engagement van alle betrokken partijen, zowel van de federale regering, politie, Justitie en Mobiliteit als op regionaal niveau, essentieel is om resultaten te boeken.

In die filosofie zal ook de volgende editie van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in het najaar worden georganiseerd.

Zowel op federaal vlak als op regionaal vlak worden strategieën en te nemen maatregelen bepaald om de verkeersveiligheid in de positieve richting om te buigen met het oog op een halvering van de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers tegen 2030 en de uitvoering van Vision Zero tegen 2050.

Alle doelstellingen en maatregelen, ongeacht het bevoegdheidsniveau, zullen in een interfederaal plan worden geïntegreerd waarvan de krijtlijnen beschikbaar zullen zijn tijdens de Staten-Generaal. Ik werk hiervoor samen met de regionale collega's en de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie. Het is voor mij heel belangrijk dat wij op dat vlak op dezelfde lijn zitten.

Met betrekking tot de herziening van de wegcode met het oog op het stimuleren van de actieve weggebruikers, kan ik u meedelen dat stakeholders reeds werden bevroegd. Dat heeft geresulteerd in een lijst van een 200-tal voorstellen. De volgende stap is om die lijst te analyseren en met de gewestelijke overheden tot een vergelijk te komen over hoe die in de wegcode kunnen worden vertaald.

Daarnaast is er nog een wijziging van het verkeersreglement in voorbereiding, die inzet op de actieve weggebruikers, in het bijzonder om de veiligheid en de zichtbaarheid van fietsen te verbeteren en om een nieuw concept, de middenrijbaan, in de wegcode te introduceren, waarbij fietsers meer ruimte op de openbare weg wordt geboden.

Het is de bedoeling om dat ontwerp zo snel mogelijk, nog dit jaar, af te ronden.

06.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Voor onze fractie is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Het klopt dat de verkeersveiligheid in ons land alleen maar kan verbeteren als elke overheid zijn verantwoordelijkheid neemt. Er zal dus moeten worden samengewerkt. Ik hoor dat u daarvoor initiatieven neemt, wat ik toejuich.

Het federale beleidsniveau zal de wegcode aanpassen. Ik hoor dat de 200 voorstellen van de stakeholders nu worden bekeken. Ik hoor ook van minister Van Quickenborne dat er aandacht is voor het opdrijven van verkeerscontroles. Dat is wat er op federaal vlak kan gebeuren. Ik roep ook de regionale beleidsniveaus op om hun verantwoordelijkheid op te nemen.

Ik denk daarbij aan het weren van vrachtvervoer in schoolomgevingen en dorpskernen tijdens de ochtend- of avondspits, aan de veralgemening van de zone 30 in dorpskernen en aan veiligere infrastructuur.

Als we samen Vision Zero willen realiseren, nul verkeersslachtoffers dus, een heel mooi streven, zullen we daarvoor echt aan de slag moeten, want het zal niet vanzelf komen. Ik ben dus blij te zien, mijnheer de minister, dat u alvast op federaal niveau de nodige stappen daartoe neemt.

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

07 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur van skeyes" (55020296C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoemingen in de raden van bestuur van skeyes en Brussels Airport Company" (55022041C)

07 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nomination du président du conseil d'administration de skeyes" (55020296C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nominations dans les conseils d'administration de skeyes et de Brussels Airport Company" (55022041C)

07.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, eind april werd in de media bekendgemaakt dat de

carrousel van politieke benoemingen binnen de vivaldiregering weer volop rondjes had gedraaid. Een hele puzzel van politieke benoemingen werd gelegd, waarbij bevriende politici met lucratieve postjes werden overladen.

Een van de voorziene benoemingen was de aanstelling van Laurent Vrijdaghs, ons bekend, tot voorzitter van de raad van bestuur bij luchtverkeersleider skeyes. Tot nu toe is zijn aanstelling nog steeds niet officieel. Het voorzitterschap van de raad van bestuur bij skeyes wordt nog steeds waargenomen door een zekere heer Renaud Lorand, een PS-cabinetard die even vlot mandaten en postjes combineert als cowboyheld Lucky Luke schiet.

Mijnheer de minister, om welke reden werd de heer Vrijdaghs nog niet aangesteld in de voor hem voorziene functie? Bestaat er een probleem van onverenigbaarheid met zijn hoge functie binnen de Regie der Gebouwen? Bestaat datzelfde probleem dan ook niet voor de heer Lorand, die zijn voorzitterschap bij skeyes momenteel combineert met een functie als CFO bij de NMBS? Welke impact heeft de bestuurlijke onzekerheid binnen de raad van bestuur van skeyes op de onderhandelingen over een nieuwe beheersovereenkomst?

07.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wist u dat het vandaag de internationale dag van de verkeersleiders is? Van de gelegenheid wil ik dan ook graag gebruikmaken om de vele vrouwen en mannen te bedanken die 24 uur per dag en 7 dagen per week zorgen voor onze veiligheid. Specifiek bedank ik graag ook de mensen van skeyes, om het even waar zij tewerkgesteld zijn, in Zaventem, Luik, Antwerpen of Charleroi. Die mensen verzetten heel goed werk.

Bij het aantreden van Vivaldi zou alles anders worden, een nieuwe politieke cultuur was geboren. Zo zouden van toen af aan ook alle raden van bestuur van overheidsbedrijven en instanties worden gevuld met capabele mensen, ver weg van de politieke benoemingen. Zo luidde althans het sprookje, want de realiteit is natuurlijk helemaal anders. Het is een waar getouwtrek binnen de politieke families van Vivaldi en de raden van bestuur van skeyes en Brussels Airport, om hun man of vrouw op die belangrijke posten te plaatsen.

Zo kregen wij reeds maanden geleden de aankondiging te horen dat skeyes een nieuwe voorzitter had gevonden, namelijk de topman en tevens ambtenaar van de Regie der Gebouwen, Laurent Vrijdaghs. Zo verliep het ook voor de heer Descheemaecker, voorzitter van de raad van bestuur van BAC.

Mijnheer de minister, klopt het dat de heer Vrijdaghs was aangekondigd door de minister van Overheidsbedrijven, mevrouw De Sutter, als voorzitter van skeyes? Waarom kon dat tot nu toe niet doorgaan? Wie heeft vandaag de leiding van skeyes?

Zijn er nog steeds onderhandelingen bezig met skeyes over een nieuwe beheersovereenkomst? Indien ja, onder wiens leiding gebeurt dat?

Klopt het dat de heer Descheemaecker vandaag geen mandaat meer heeft bij BAC vanwege de federale overheid? Wanneer kreeg Marc Descheemaecker zijn laatste vergoeding van BAC uitbetaald? Hoeveel bedroeg ze? Kreeg of zal Marc Descheemaecker nog een afscheidsvergoeding krijgen van BAC, zoals hij reeds 1,2 miljoen euro kreeg van de NMBS voor bewezen diensten?

Wie is vandaag de voorzitter van de raad van bestuur van BAC? Wie zal dat in 2022 zijn?

07.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, mevrouw Vindevoghel, als autonoom overheidsbedrijf is skeyes onderworpen aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Artikel 18 van die wet bepaalt dat de Koning bij in ministerraad overlegd besluit een aantal gewone leden benoemt in verhouding tot het aantal stemmen dat verbonden is aan de aandelen in het bezit van de overheid.

Er is geen juridisch probleem van onverenigbaarheid voor de huidige voorzitter van skeyes. Wij wachten op de namen van de toekomstige beheerders, die ons zullen worden medegedeeld, zodat wij tot hun benoeming kunnen overgaan. Hoe eerder dat gebeurt, hoe beter voor mij. Dat is met name van belang met het oog op de onderhandelingen over het toekomstige beheerscontract voor skeyes, om onze luchtverkeersleider ambitieuze doelstellingen op het gebied van de organisatie van het luchtverkeer te kunnen opleggen, teneinde de gevolgen voor het milieu en de overvlogen bevolking te verminderen.

Mevrouw Vindevoghel, Brussels Airport Company is een privaatrechtelijke onderneming die grotendeels in handen van privé-investeerders is. Dat is niet mijn keuze, maar gewoon een feit.

De benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur is een gezamenlijke beslissing van de privéaandeelhouders en van de publieke aandeelhouders. De verantwoordelijke is de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij de FPIM, en dus de minister van Financiën.

07.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Indien ik u goed begrijp, komen de namen niet echt door en kan de Koning dus niet benoemen. Ik stel derhalve vast dat er blijkbaar ergens binnen de regering ruis op de lijn zit.

Tot slot twijfel ik er absoluut niet aan dat er geen juridische onverenigbaarheid van de functies is. We weten al langer dat er naar hartenlust op los gecombineerd wordt.

07.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Een tijd geleden was hier een hoorzitting met de medewerkers van skeyes. Toen slaakte het personeel al een hartenkreet over het aanslepende sociale conflict bij skeyes. Vandaag verneem ik eens te meer dat het sociaal overleg uiterst moeizaam verloopt en dat er mogelijk weer een stakingsaanzegging komt. We zeiden toen al dat er dringend iets moest gebeuren en ondertussen blijft men aanmodderen. Het grootste probleem zit bij de verantwoordelijken van skeyes. Als we niet opnieuw sociale conflicten willen, zult u daar toch een paar knopen moeten doorhakken.

U zegt dat Brussels Airport Company een privéaangelegenheid is. Toch heeft de overheid nog altijd een minderheidsaandeel in BAC. Ze heeft dus echt nog wel iets te zeggen over deze zaak.

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

08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast met een braakliggend terrein van de NMBS" (55020301C)

08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances occasionnées par un terrain en friche de la SNCB" (55020301C)

08.01 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in Hoeilaart is er al enige tijd ophef over de overlast veroorzaakt door een groot stuk braakliggende bouwgrond van de NMBS.*

Het stuk grond dat vlak bij spoorlijn 161 ligt werd door de NMBS verworven na de onteigening van twee gezinnen, waarna de afbraak van de woning volgde.

Op het terrein teelt het onkruid welig: distels, Japanse duizendknoop en berenklauw. Die laatste plant kan bij contact met spelende kinderen of volwassenen die willen voorkomen dat het onkruid de perceelgrens overschrijdt voor brandwonden zorgen.

De omwonenden die reeds meermaals de NMBS contacteerden om het probleem aan te kaarten kregen dit jaar te horen dat "de diensten omwille van budgettaire beperkingen genoodzaakt zijn om de prioriteit van het groenonderhoud te leggen bij aanvragen of locaties waar de veiligheid van het spoorverkeer, het spoorpersoneel maar ook de gewone weggebruikers in het gedrang komt. Onderhoudsinterventies louter om esthetische redenen worden bijgevolg niet meer uitgevoerd."

1. Is de minister op de hoogte van de bestaande problemen te Hoeilaart?

Zo ja: welke stappen heeft hij ondernomen om een oplossing aan het probleem te geven?

2. Heeft de minister kennis van soortgelijke problemen met andere braakliggende terreinen van de NMBS?

3. Klopt de NMBS-stelling dat er "onvoldoende budget beschikbaar is" voor het uitvoeren van alle noodzakelijke onderhoudsinterventies?

4. Heeft de minister – of zal de minister – desgevallend de nodige bijkomende budgetten of andere middelen vrijmaken om overlast door het niet onderhouden van braakliggende NMBS-terreinen te voorkomen?

5. Heeft de minister – specifiek over de situatie in Hoeilaart – contact gehad met andere politieke instanties? Zo ja, met wie, wanneer, welk was de inhoud van de contacten en met welk resultaat?

6. Kan de minister het verschil duiden tussen "esthetische redene" en "redenen van overlast"?

08.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, het is helaas niet duidelijk over

welk terrein u het hebt. Als u meer details hebt, kan ik het navragen bij de NMBS of Infrabel.

In het algemeen zorgt het zeer noodzakelijke verbod op het gebruik van chemische herbiciden voor uitdagingen voor de NMBS. Die ecologische maatregel heeft overal op het grondgebied gevolgen. Momenteel zoekt de NMBS, net als andere bedrijven, naar de beste oplossingen om de ontwikkeling en invasie van gevaarlijke planten een halt toe te roepen en tegelijk de natuur te beschermen.

De NMBS probeert vanaf de lente tot en met de zomerperiode drie tot vier keer onkruid te verwijderen doorheen het hele land. Dit jaar hebben de klimatologische omstandigheden, waarbij het ongewoon nat was tijdens de zomer, ervoor gezorgd dat de NMBS tot vier à vijf keer een onkruidverwijdering moest organiseren. Telkens wanneer de NMBS die inplant, moet zij ook rekening houden met de specifieke richtlijnen met betrekking tot de veiligheid van het spoorverkeer. De NMBS geeft daarbij voorrang aan de plaatsen waar haar klanten en medewerkers direct in contact kunnen komen met het onkruid. Vervolgens worden de stationsomgevingen aangepakt. Pas in laatste instantie komen de zones aan bod waar er geen direct contact mogelijk is tussen de reizigers en het personeel en het onkruid.

Met het oog op al die elementen tracht de NMBS, spaarzaam en volgens de prioriteiten, aan zoveel mogelijk aanvragen tot onkruidverwijdering te voldoen.

08.03 Frank Troosters (VB): Gezien de bronnen zal ik de uitgebreide correspondentie die ik kreeg over het terrein in Hoeilaart niet verder toelichten, maar het is een algemeen probleem. Er zijn braakliggende terreinen waar het onkruid welig tiert en voor overlast en problemen zorgt in de buurt. Mijn vraag was of er voldoende budget beschikbaar is. Uit een antwoord van de NMBS aan betrokkenen bleek dat niet zo te zijn. Als u zegt dat de NMBS zoveel mogelijk tracht om de terreinen waar er problemen zijn aan te pakken, dan begrijp ik daaruit dat niet alle problemen kunnen worden aangepakt, wegens onvoldoende budget. Gezien de extra budgetten van 250 miljoen euro voor het spoor hoop ik dat in de toekomst ook daaraan aandacht zal kunnen worden besteed en dat het probleem aangepakt zal worden.

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

09 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station van Oudenaarde" (55020431C)

09 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare d'Audenarde" (55020431C)

09.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, vorige zomer zijn er werken gestart aan het station van Oudenaarde. De roltrappen moesten worden verwijderd, wat voor heel wat hinder zorgde bij mensen die niet goed te been zijn en mensen met kinderwagens, fietsen of steps, die nu steeds de trappen moeten nemen. Heel wat mensen waren niet op de hoogte van deze werken, waardoor er een overrompeling was bij de trappen naar de perrons, wat voor veel problemen zorgde.

Sinds wanneer zijn de roltrappen in het station van Oudenaarde buiten gebruik? Hoe oud waren die? Kampten ze effectief met technische problemen? Neemt men maatregelen om de hinder voor de reizigers te beperken? Is er assistentie aanwezig in het station, bijvoorbeeld om mensen met een kinderwagen of koffers te helpen?

Worden er binnenkort nog werkzaamheden opgestart in het station van Oudenaarde? Indien ja, welke? Door wie zullen deze worden gefinancierd? Zal dat door Infrabel of de NMBS zijn? Wanneer werden de nieuwe roltrappen voor het station besteld? Wanneer zullen ze worden geplaatst en gekeurd? Wat zal de kostprijs zijn van deze ingrepen in het station van Oudenaarde?

09.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, Infrabel en de NMBS hebben een gezamenlijk plan uitgewerkt voor het autonoom toegankelijk maken van een groot aantal stations, in lijn met de ambitie van deze regering. Dat plan loopt tot 2032. Oudenaarde is ook in dit plan opgenomen. De ruwbouwwerken worden uitgevoerd door Infrabel en de afwerking met de perronuitrusting gebeurt door de NMBS, dit alles onder voorbehoud van de uiteindelijke investeringsbudgetten.

Wat uw vragen over de vervanging van de roltrappen betreft, de roltrappen van Oudenaarde waren 30 jaar oud. Ze waren versleten en stonden vaak in panne. Ze werden daarom eind juli 2021 buiten dienst gesteld

en uitgebroken. De werken hebben geen impact op de mogelijkheid tot het verkrijgen van assistentie om de trein te nemen. De oude roltrappen werden al uitgebroken om voorbereidende bouwkundige werken te kunnen uitvoeren.

Begin mei werden de nieuwe roltrappen besteld bij de firma Schindler. De levering en de plaatsing zijn gepland voor oktober. Na de plaatsing moeten de afwerking en de afregeling van de roltrappen nog gebeuren. Tevens moet er nog een hellend vlak worden geplaatst om het hoogteverschil met de huidige perronhoogte te overbruggen. De nieuwe roltrappen zijn immers gebouwd op de hoogte van het toekomstige perron. Daarom moet tijdelijk een hellend vlak worden geplaatst. De keuring en de indienstneming zijn ingepland tegen eind november.

Het plaatsen van de drie roltrappen in Oudenaarde kost iets meer dan een half miljoen euro.

09.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord. Inderdaad, de toegankelijkheid van de stations vinden wij ook heel belangrijk. Het is goed dat daaraan gewerkt wordt, ook in Oudenaarde.

Wij zien wel een tegenstelling. Doordat de loketten minder uren open zijn, kan er ook minder ondersteuning gegeven worden. Er zijn ook minder onderstationchefs. Dat zijn allemaal zaken die ervoor zorgen dat het ter plaatse dikwijls in het honderd loopt.

Wij hopen dat er ook geïnvesteerd wordt in mensen, zodat de mensen die de trein nemen ook geholpen kunnen worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en activité des caméras ANPR sur les communes de Theux, Pépinster et Sprimont" (55020468C)

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'installation des caméras ANPR sur les communes de Theux, Pepinster et Sprimont" (55020533C)

10 Samengevoegde vragen van

- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inbedrijfstelling van de ANPR-camera's in Theux, Pépinster en Sprimont" (55020468C)

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ANPR-camera's in de gemeenten Theux, Pepinster en Sprimont" (55020533C)

10.01 Chanelle Bonaventure (PS): Les communes de Theux, Pepinster et Sprimont sont confrontées depuis de nombreuses années au transit de camions poids lourds. En effet, pour réaliser la jonction entre les autoroutes E25 et E42, ces véhicules traversent lesdites communes et engendrent des problèmes de sécurité et de saturation des voiries ainsi que des centres-villes.

Pour endiguer ce problème, la ministre wallonne chargée de la Sécurité routière avait annoncé vouloir interdire la traversée de ces communes par les camions. Pour faire respecter cette interdiction, des panneaux de signalisation et des caméras de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation (ANPR) seraient placés.

À ce jour, ces caméras sont bien installées mais ne sont toujours pas fonctionnelles. Aucune verbalisation ne peut être effectuée. Pour que les caméras ANPR puissent verbaliser et poursuivre les camions et autres véhicules poids lourds en infraction, un arrêté ministériel est nécessaire. En effet, les constatations et les poursuites relatives au respect du Code de la route relèvent de vos compétences.

Monsieur le ministre, avez-vous eu des contacts avec la ministre Valérie De Bue relativement à ce dossier? Travaillez-vous sur un projet d'arrêté ministériel afin que les caméras ANPR installées puissent verbaliser?

10.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame, je suis bien au courant de la problématique des caméras ANPR sur les communes de Theux, Pepinster et Sprimont. Notre collègue, madame Chanson, avait déjà, à juste titre, soulevé la question en mai dernier pointant le cas des communes de Banneux et Ensival.

La mise en activité des caméras ANPR dans les communes citées – et partout ailleurs – nécessite une adaptation de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié. J'ai demandé à mes services de préparer un texte qui contient de nombreuses adaptations à cet arrêté royal et à l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière.

Les adaptations nécessaires pour la mise en activité des caméras ANPR installées partout en Belgique, et notamment dans les communes de Theux, Pepinster et Sprimont, font partie de cet amendement.

Ma volonté est d'intégrer ce texte dans la proposition de loi qui est à l'examen dans cette commission afin de nous assurer que ce problème soit résolu encore cette année. Ce sera une belle collaboration entre le Parlement et l'exécutif. J'espère que nous pourrons ainsi apporter des solutions concrètes en matière de sécurité routière et que ces caméras ANPR pourront enfin faire leur œuvre au bénéfice de la sécurité de tous.

10.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Le suivi nécessaire est donc fait. J'espère que les échéances pourront être tenues. Je m'engage à revenir vers vous si ce ne devait pas être le cas. Vous comprendrez que, du point de vue des riverains, qui voient depuis des mois ce matériel installé sans pouvoir être utilisé, la situation est difficilement compréhensible et ne peut s'éterniser, d'autant que la limitation du tunnel de Cointe consécutive aux inondations ajoute encore davantage de pression sur cet axe.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

- **Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Leuven" (55020507C)**
- **Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Wateroverlast in het station van Leuven" (55020933C)**
- **Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55021397C)**
- **Eva Platteau aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De haalbaarheidsstudie over het station Haasrode" (55021598C)**
- **Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Haasrode" (55022024C)**

11 Questions jointes de

- **Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Louvain" (55020507C)**
- **Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les infiltrations d'eau dans la gare de Louvain" (55020933C)**
- **Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55021397C)**
- **Eva Platteau à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude de faisabilité concernant la gare de Haasrode" (55021598C)**
- **Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Haasrode" (55022024C)**

11.01 Els Van Hoof (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben al herhaaldelijk tussengekomen, ook bij uw voorgangers, om ervoor te zorgen dat het station van Leuven perfect toegankelijk blijft voor de reizigers. De eerste vraag die ik toen steeds stelde, ging over de defecte roltrappen. Dat heeft ertoe geleid dat er vijf nieuwe roltrappen zouden worden geïnstalleerd tegen de zomer. Die blijken echter nog altijd niet gerealiseerd te zijn.

De tweede vraag ging vervolgens steevast over de lift. Er blijkt nu wel een verbetering aangebracht te zijn aan de deuropanging.

De derde vraag ging vervolgens over de overkapping.

Ten eerste, kunt u zeggen dat er een positief effect is op de beschikbaarheid van de liften? Zijn er nog altijd problemen met de beschikbaarheid, maar komen die minder vaak voor? Hoe hoog is de beschikbaarheidsgraad van de liften sinds de herstelling? Hoe hoog was die daarvoor? Hoe zit het met het contract met Schindler, dat in gebreke gebleven is? Welke stappen hebt u ondernomen om dat bedrijf aan de beschikbaarheidsgraad van 95 % te houden?

Ten tweede, wanneer zullen de roltrappen aan de onderdoorgang aan de kant Tienen eindelijk vervangen

zijn? Aan de kant Leuven werden ook defecten vastgesteld. Hoe worden die bekeken?

Ten derde, er blijkt wateroverlast te zijn onder de overkapping wanneer het hevig regent. Op welke manier gaat men dat probleem oplossen, zodat alles waterdicht is, zowel de tunnel als de perrons?

Vervolgens heb ik een vraag over het station van Haasrode. Ik was heel blij toen u destijds zei dat u opnieuw een haalbaarheidsonderzoek zou laten uitvoeren. U leek positief gestemd toen ik daar in deze commissie vragen over stelde. Ik was dan ook verbaasd via de media te moeten vernemen dat de NMBS toch niet zo positief gestemd is. In de media stond immers dat de investering te groot is en dat er te weinig potentiële reizigers zijn.

De resultaten moeten blijkbaar echter nog worden toegelicht aan de stad Leuven en de betrokken partijen. Ik vind het ontgoochelend dat wij dit via de media hebben moeten vernemen. Ik hoop nu van u hierop een ander antwoord te krijgen, want er bestaat nog steeds een grote nood. Tienduizenden werknemers en 3.500 studenten moeten zich naar het Research Park in Haasrode begeven. Zo'n 90 % doet dat met de wagen, wat voor een groot aantal files zorgt. Intussen is het station van Leuven één van de drukst bezette stations van Vlaanderen, naast Antwerpen-Centraal.

Hoe is dat perslek tot stand gekomen? Zijn het geruchten of is de informatie op waarheid gestoeld? Zijn de resultaten intussen al toegelicht aan de stakeholders? Hoe kijkt u naar het potentieel aan reizigers voor een station in Haasrode en welke parameters gebruikt men daarvoor? Zal de NMBS de opportuniteitsstudie nog herzien op basis van de elementen die de partners en de stakeholders aanbrenge?

11.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): *Mijnheer de minister, het stationsgebouw van Leuven blijft een zorgenkindje. In het verleden zijn er al veel vragen gesteld over allerlei mankementen aan het gebouw. Vooral de liften en roltrappen werkten jarenlang niet naar behoren, wat de nodige frustraties opleverde voor de reizigers die er gebruik van wilden maken.*

De liften zouden intussen volledig hersteld moeten zijn, maar aan de roltrappen werd voor de zomer nog volop gewerkt. Volgens de media moesten voor de zomer al vier nieuwe roltrappen geïnstalleerd zijn, maar die timing leek niet te kloppen.

Daarnaast duikt er ook regelmatig wateroverlast op in het gebouw. Bij zwaar regenweer gutst het water door de glazen overkapping naar beneden, nochtans een dure en nog relatief recente constructie. Filmpjes op sociale media getuigen daarvan. Daarnaast staat ook de oude tunnel onder de sporen, aan de kant van het Stadskantoor, regelmatig vol plassen. Bij felle regenbuien stroomt er zelfs modder naar binnen. Aan de ingang van deze tunnel zou het dak nooit zijn afgewerkt met een glaswand, maar met een tijdelijke platen constructie. En dit is al minstens zes jaar het geval.

Mijn vragen:

- Bent u op de hoogte van deze waterproblemen in het station van Leuven?

- Is het de bedoeling om de constructie volledig waterdicht te maken? Dus zowel op de perrons als in de oude tunnel?

- Wanneer wil u deze werken inplannen?

- En wanneer zou het gebouw volledig waterdicht moeten zijn?

- Waarom hebben deze werken zo lang op zich laten wachten? Ik denk dan vooral aan de tijdelijke constructie aan de ingang van de oude tunnel.

- Welke werken zijn er momenteel nog bezig aan het stationsgebouw?

- Wat is de timing van deze werken?

- Zal de deadline voor de plaatsing van de vijf nieuwe roltrappen gehaald worden?

- Waarom zijn de vier eerste roltrappen niet voor de zomer klaar geraakt, zoals nochtans voorop was gesteld?

11.03 Eva Platteau (Ecolo-Groen): Het verbaast me dat de vragen over de stations van Leuven en Haasrode hier werden samengevoegd, want het gaat echt wel over verschillende onderwerpen.

Zoals mijn collega en stadsgenote mevrouw Van Hoof al zei, vernamen we begin dit jaar van u dat de NMBS een nieuwe haalbaarheidsstudie zou uitvoeren over een nieuw station aan het bedrijventerrein van Haasrode. De stad Leuven is daar ontzettend blij mee. Verschillende stakeholders, zoals Voka en de hogeschool UCLL, zijn immers al jaren vragende partij. Elk dag maken 10.000 werknemers en 3.000 studenten de verplaatsing naar het bedrijventerrein in Haasrode.

Meer nog, een station in Haasrode zou ook mensen die in Haasrode en de omliggende gemeenten wonen

op het spoor kunnen krijgen richting Leuven, waar ze kunnen overstappen naar andere steden als Antwerpen, Brussel en Gent. Voor de duurzame woon-werkmobiliteit in de regio zou dat absoluut een goede zaak zijn. Groot was dan ook mijn verbazing toen ik in de media las dat de NMBS vindt dat er onvoldoende reizigerspotentieel zou zijn.

Is de haalbaarheidsstudie voor het station Haasrode al volledig afgerond? Zo ja, wat is de conclusie?

Bent u bereid om verder in overleg te treden met de verschillende stakeholders en het stadsbestuur van Leuven over een station in Haasrode?

Welke zijn de volgende stappen?

11.04 Minister **Georges Gilkinet**: De twee vragen zijn samengevoegd, maar het gaat hier inderdaad om verschillende onderwerpen. Ik vind dit zelf ook een bizarre beslissing. Als minister probeer ik immers altijd zo precies mogelijk te antwoorden.

Wat Leuven betreft, deelt de NMBS me mee dat uit de cijfers blijkt dat de liften in dat station de laatste maanden meer dan 95 % van de tijd werkten. Sinds de fietsspiraal in gebruik werd genomen, worden de liften ook minder gebruikt door fietsers. Er zijn maandelijks opvolgmeetings tussen de NMBS en haar contractant. Daarbij worden de *key performance*-indicatoren van het bestek doorgenomen. De NMBS speelt dus structureel kort op de bal, met positieve resultaten.

De ingebruikname van de vier roltrappen aan de kant van Tienen was gepland in de week van 20 september. Voor de roltrap ter hoogte van perron 1 dient eerst de glazen luifel afgewerkt te worden. De roltrappen in de hoofdtunnel daarentegen worden ten vroegste in 2026 vervangen.

Momenteel zijn er herstelwerkzaamheden bezig aan de koepel, om die lekvrij te maken. Deze werkzaamheden werden in week 38 tijdelijk opgeschort wegens de drukte door het WK wielrennen. De NMBS verwacht dat de werkzaamheden in oktober kunnen worden afgerond. De wateroverlast in de onderdoorgang aan de kant van Tienen zal daarmee opgelost zijn.

De studie van de NMBS over het mogelijk toekomstige station van Haasrode toont aan dat het potentiële aantal reizigers lager zou liggen dan verwacht. Op die manier rijzen er vragen over het project in het algemeen. In tegenstelling tot wat u zegt, mevrouw Van Hoof, heeft de NMBS de resultaten met betrekking tot een eventueel station in Haasrode wel degelijk eerst met de stad Leuven gecommuniceerd. Dat gebeurde namelijk op 22 september. Binnenkort worden de details van de studie verder toegelicht aan de stad en andere betrokkenen. Wordt dus vervolgd.

11.05 **Els Van Hoof** (CD&V): Mijnheer de minister, ik stel vast dat er, wat het station in Leuven betreft, vooruitgang wordt geboekt op de verschillende terreinen, zoals de lift en de roltrappen. Zelfs de vervanging van de roltrappen aan de kant van Leuven wordt in het vooruitzicht gesteld, zij het pas tegen 2026. De werkzaamheden voor de overkoepeling zullen worden afgerond. Het is dus goed nieuws dat men uiteindelijk werk heeft gemaakt van de lang gevraagde werkzaamheden en dat er daarmee vooruitgang wordt geboekt.

Over de studie van de NMBS was u wat korter. De details moeten nog worden toegelicht. U hebt wel bevestigd dat het potentieel lager is dan verwacht. U hebt daar geen cijfers over, maar u zal de betrokken stakeholders de details geven.

Het researchpark zal ook voor de toekomst belangrijk zijn. In de ontwikkelingsplannen en in de zaken die worden vooropgesteld door de stad zien we dat er nog allerlei mogelijkheden zijn, van sportinfrastructuur tot evenementeninfrastructuur die kan worden uitgebreid. Dat betekent een enorm potentieel dat we zeker willen aanboren. In die zin moet er niet alleen worden gekeken naar het huidige potentieel, dat alsmat toeneemt, maar ook naar wat er in de toekomst, binnen tien jaar, mogelijk zal zijn. Dat potentieel moeten we uitbuiten om de mobiliteit in het stadscentrum aan te pakken, door wagens af te leiden. Op die manier kan er ook vervoer per trein worden geregeld. Niet alleen het huidige potentieel moet worden bekeken, maar ook wat er in de toekomst mogelijk is aan ontwikkelingen op dit terrein. Hopelijk is er nog bijsturing mogelijk, in overleg met de stad.

Het verbaast me wel dat in de vorige legislatuur kleinere stations in Wallonië werden goedgekeurd met hetzelfde objectief, denk maar aan het station van Ougrée voor de studenten van de universiteit van Luik,

om het station van Luik te ontlasten. Dat heeft exact dezelfde doelstelling. Wat daar kan, moet zeker ook kunnen voor de campussen in Leuven. De stad breidt immers steeds verder uit en de gronden worden schaarser. We moeten dus eigenlijk naar de rand van Leuven gaan om allerlei mogelijkheden te scheppen, zowel voor de universiteit als voor sport en cultuur. Er is enorm veel potentieel en we moeten niet alleen naar de kostprijs kijken. Wat er destijds is gebeurd in Luik, moet zeker ook voor Leuven kunnen. Hopelijk komen er nog mogelijkheden in het gesprek met de diverse stakeholders, die allen zeer ontgoocheld zijn over de reeds uitgebrachte communicatie, die ze misschien niet in de hand hebben gehad.

11.06 Eva Platteau (Ecolo-Groen): Ik sluit mij volledig aan bij wat mevrouw Van Hoof heeft gezegd in haar repliek. Bij zo'n studie moeten we niet enkel kijken naar het potentiële aantal reizigers. U zegt dat het lager is dan verwacht. Ik kijk er erg naar uit om die studie meer in detail te kunnen bekijken. Op welke manier werden de berekeningen gemaakt? U zegt dat daar binnenkort verder in detail over wordt gecommuniceerd en dat er ook in overleg wordt getreden met de stad Leuven. Ik juich dat zeker toe en ik hoop op een positief vervolg.

Het leeft zeker heel sterk in Leuven. In Haasrode is er de Brabanthall, een grote evenementenhal, waar ook het vaccinatiecentrum was gevestigd voor de stad Leuven. Het geeft aan hoe belangrijk die site is. Voor toekomstige ontwikkelingen zijn er allerlei mogelijkheden als we daar beschikken over een treinstation. Niet enkel het vervoer naar de site, dus de reizigers die naar de site gaan om te werken of studeren, moet in rekening worden genomen, er moet ook worden gekeken naar de reizigers die in de buurt wonen en naar de manier waarop zij via dat station op het spoor kunnen geraken. U wil zeer veel investeren in het spoor. Wij zijn daar zeker een partner in vanuit de stad Leuven.

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

12 **Samengevoegde vragen van**

- **Katleen Bury** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Rood stof in de gemeente Machelen" (55019938C)

- **Katleen Bury** aan **Frank Vandenbroucke** (VEM Sociale Zaken en Volksgezondheid) over "Rood stof in de gemeente Machelen" (55019939C)

12 **Questions jointes de**

- **Katleen Bury** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La présence de dépôts rouges dans la commune de Machelen" (55019938C)

- **Katleen Bury** à **Frank Vandenbroucke** (VPM Affaires sociales et Santé publique) sur "La présence de dépôts rouges dans la commune de Machelen" (55019939C)

12.01 Katleen Bury (VB): Mijnheer de minister, ik zal verwijzen naar mijn vraag. Ik wil wel benadrukken dat ik die op 14 juli heb ingediend. Ik hoop dat die rode stof niet gevaarlijk was, want het is inmiddels oktober en ik heb nog steeds geen antwoord gekregen.

Waarde meneer de minister, inwoners van de gemeente Machelen maken zich grote zorgen over een rode stof die ze al enkele weken in hun tuin aantreffen. Ze ontdekken die neerslag telkens wanneer er meer vliegtuigen boven hun woningen vliegen. Dit doet het vermoeden rijzen dat het om de neerslag van Kerosine gaat. De gemeente is reeds op de hoogte en stelt "de zaak ernstig te zullen nemen".

Vandaar mijn volgende vragen :

Bent U hiervan op de hoogte?

Heeft u reeds contact gehad met de gemeente Machelen?

Heeft u reeds overleg gepleegd met uw collega minister mobiliteit?

Gaat u een onderzoek starten om de origine van deze rode stof te achterhalen?

12.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Bury, ik ben inderdaad op de hoogte van de klachten van de inwoners van Machelen over rood stof dat ze in hun tuin aantreffen. Daarom hebben mijn diensten daarover contact opgenomen met de milieudienst van de gemeente Machelen. Zij hebben het rode stof microscopisch laten analyseren door een lab in Antwerpen. De rode neerslag zou gerelateerd zijn aan de vorming van algen. Zij zien een mogelijke link met de komst van de A400M naar Melsbroek. Door zijn grotere wendbaarheid draait dit toestel korter af om te landen op de luchthaven en daarbij vliegt het over de gemeente Machelen. Sinds het toestel naar Islamabad is vertrokken, is het probleem opgehouden. Volgens mijn informatie overweegt de gemeente om een brief te schrijven naar Defensie om het probleem aan te

kaarten en om de Vlaamse milieu-inspectie in te schakelen. Misschien kunt u ook een vraag daarover aan mijn collega, minister van Defensie Ludivine Dedonder, stellen.

12.03 Katleen Bury (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, dat zal ik doen. Maar ik begrijp het niet goed: u zei "microscopisch onderzocht" en daarnaast hoorde ik het woord "algen". Algen die uit een vliegtuig komen?

12.04 Minister Georges Gilkinet : Dat zijn algen die uit een vliegtuig komen, dat is inderdaad de hypothese.

12.05 Katleen Bury (VB): Ik zal de vraag stellen aan de minister van Defensie, dank u wel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne Marbehan - Croix-Rouge" (55021753C)

13 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Marbehan - Croix-Rouge" (55021753C)

13.01 Benoît Piedboeuf (MR): *"Monsieur Gilkinet, la ligne Marbehan-Croix-Rouge sur la commune d'Etalle, qui avait été financée à grands frais lors de l'installation de l'entreprise Valvert, fait l'objet de la part des communes Etalle-Habay-Tintigny d'un souhait de réactivation en partenariat avec une série d'entreprises (Valvert-Scidus- Artbois). De nombreuses réunions se sont tenues à ce sujet tant avec des représentants d'Infrabel et de la SNCB qu'avec la cellule Mobilité de la RW. En cas de non-aboutissement du dossier, une demande sur le volet touristique nous a été faite (draisines).*

Sachant votre attachement supposé au renforcement du rail d'une part, à la mobilité douce d'autre part, on aurait pu s'attendre à un soutien. Or, quelle ne fut pas la stupéfaction des mandataires locaux et des entreprises de constater, sans préavis, le démontage d'une partie de l'infrastructure. La réponse obtenue selon laquelle, en cas de besoin, elle sera remontée, laisse pantois.

Pourriez-vous en tant que responsable de la mobilité donner votre point de vue à cet égard et les mesures que vous comptez prendre ou faire prendre ?

Je vous remercie de votre réponse."

13.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Piedboeuf, j'ai été alerté par la dépose temporaire des rails sur lesdites lignes, ce qui a suscité un certain émoi dans la région. J'ai été interpellé par le bourgmestre d'Étalle auquel j'ai pu répondre et que j'espère avoir pu rassurer.

Tout d'abord, j'aimerais clarifier la situation en présentant quelques éléments factuels. Les lignes 155 et 289 sont des lignes industrielles qui ont été mises hors service en 2015 et sur lesquelles plus aucun train ne circule depuis 2009. En 2019, elles ont été déconnectées du réseau. Début août de cette année, le SPW, le Service public de Wallonie, a demandé à Infrabel l'autorisation d'enlever temporairement les rails du passage à niveau numéro 7 de la ligne 289 dans le cadre de ses travaux de renouvellement de la nationale 87. Avec l'accord du SPF Mobilité, Infrabel a répondu favorablement à la demande du Service public de Wallonie, premièrement car la remise en service éventuelle des lignes 155 et 289 nécessiterait de toute façon la dépose du revêtement routier des passages à niveau pour vérifier l'état des rails et traverses et parce que, deuxièmement, la dépose des rails dans le passage à niveau n'a pas d'impact sur une éventuelle décision de remise en service de ces lignes. Le statut de ces lignes reste inchangé. La ligne était hors service et le reste, cette dépose temporaire des rails ne signifie pas qu'elle soit désaffectée. Il me revient également que le passage à niveau n'est pas réellement supprimé, les feux et barrières restent. Seuls les rails sont démontés temporairement. Par ailleurs, une suppression d'un passage à niveau n'est pas un frein à la réouverture de lignes.

Le gestionnaire d'infrastructure reste évidemment disponible s'il était sollicité par une entreprise ou un porteur de projet dans le cadre d'une demande structurée pour discuter de toute proposition de remise en état et en fonction de la ligne. Selon le projet, un cadre budgétaire pourrait être établi et l'asphaltage du passage à niveau ne constituerait en tout cas pas un facteur bloquant. Ces éléments étant précisés, je n'ai pas attendu les éléments factuels d'Infrabel et de mon administration pour agir. J'ai adressé un courrier à Infrabel pour lui demander de s'engager clairement afin de remettre la voie en état et de m'apporter la

garantie que le coût de cette remise en état ne soit pas un frein à un éventuel nouveau trafic de fret ferroviaire dans cette région. Vous pouvez évidemment compter sur mon engagement et ma détermination dans de tels dossiers, vu l'objectif du gouvernement de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030. Si une opportunité se présente, cette ligne pourra être utilisée.

13.03 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le ministre, j'enregistre la réponse avec satisfaction puisqu'il y a un engagement si la demande est là de rétablir la ligne. Or, la demande sera là puisqu'on y travaille à trois communes avec au moins six entreprises. Donc, il y aura une suite.

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

14 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reistijd Brussel-Luxembourg" (55020299C)

- Mélissa Hanus aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van de modernisering van As 3" (55021200C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijkomende investeringen op de as Brussel-Luxembourg" (55021811C)

14 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La durée du trajet entre Bruxelles et Luxembourg" (55020299C)

- Mélissa Hanus à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement de la modernisation de l'Axe 3" (55021200C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les investissements supplémentaires sur l'axe Bruxelles-Luxembourg" (55021811C)

14.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Volgens eerste minister A. De Croo zou nog voor het einde van deze legislatuur de reistijd van de treinverbinding Brussel-Luxembourg van drie uur naar twee uur moeten gereduceerd zijn. De regeringsleider deed deze uitspraken naar aanleiding van de Belgisch-Luxemburgse top in Gächel op 31 augustus 2021.

De verklaring van de eerste minister staat helemaal haaks op de eerdere verklaringen van bevoegd minister van Mobiliteit G. Gilkinet. Die verklaarde begin juni tijdens een bezoek aan Luxemburg dat een reductie van 30 minuten allicht pas mogelijk zou zijn tegen 2028.

Hoe evalueert de minister van Mobiliteit de recente uitspraak van de eerste minister?

Welke reductie van de reistijd van de treinverbinding Brussel-Luxembourg stelt de minister van Mobiliteit in het vooruitzicht? (duurtijdvermindering en tegen wanneer?)

Heeft de minister van Mobiliteit contact of overleg gehad met de eerste minister over diens uitspraken? Zo ja, wat was de inhoud/het resultaat van dit contact?

14.02 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la rénovation de l'axe 3 entre Bruxelles et Luxembourg est une de vos priorités, tout comme de votre homologue grand-ducal. Il s'agit d'un dossier que je surveille particulièrement. Ces travaux permettront, notamment, de mettre Luxembourg à deux heures de Bruxelles alors qu'actuellement, il faut trois heures pour ce même trajet.

Néanmoins, le montant de ces travaux de modernisation qui revient dans la presse est de 400 millions d'euros. Parmi les sources de financement, vous mentionnez, premièrement, le plan Boost. Ce dernier est une dotation supplémentaire de l'État fédéral pour Infrabel de l'ordre de 27,6 millions d'euros pour l'infrastructure ferroviaire en Wallonie. Or, si l'on en croit Infrabel, ce montant servirait à financer "le maintien de deux lignes menacées à court terme, soit la ligne 43 Marloie-Bomal et la ligne Cuemes-Quevy". On peut alors déjà exclure le plan Boost pour le financement des 400 millions d'euros.

Deuxièmement, vous mentionnez les moyens mis en place dans le cadre du Plan national pour la reprise et la résilience. Sur les 275 millions d'euros d'investissement dans le rail belge, 70 seraient consacrés à la modernisation de l'axe 3.

Troisièmement, la Commission européenne vous propose de participer au prochain appel, commun aux

deux pays, du projet européen *Connecting Europe Facility* en octobre 2021. À titre d'exemple, l'appel à projet de 2014 dans le cadre du projet EuroCap-Rail avait permis de débloquer 35,5 millions d'euros en fonds européens pour l'amélioration de ce même axe.

Concrètement, même avec ces deux voire trois possibilités de financement, nous sommes hélas loin du compte par rapport aux 400 millions d'euros cités en début d'intervention.

Monsieur le ministre, le chiffre de 400 millions d'euros est-il toujours d'actualité quant aux coûts de la finalisation de la modernisation de cet axe 3? L'année de fin des travaux est estimée à 2028. Est-ce toujours le cas? Outre les moyens que je viens d'évoquer, quelles sont les autres possibilités de financements nationaux ou européens qui permettraient de financer effectivement la rénovation de cet axe?

14.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le gouvernement fédéral vient d'annoncer qu'une enveloppe complémentaire de 250 millions d'euros complètera le plan Boost. Une partie de ce montant est destiné au renforcement de la ligne Bruxelles-Luxembourg, et j'en suis évidemment très heureux.

Actuellement, la fin des travaux sur cette ligne est estimée à 2027. Monsieur le ministre, ces nouveaux budgets vont-ils permettre d'accélérer le calendrier des travaux? À quels travaux sur l'axe 3 ce montant sera-t-il consacré?

Enfin, et je me doute que vous souhaiteriez que je ne pose plus de question sur le parc relais (P+R) de Viville, mais ce dernier pourra-t-il bénéficier de ce nouvel apport?

14.04 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, mevrouw Hanus, mijnheer Arens, zoals u weet is het mijn ambitie om van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit in België te maken, en het staat ook in de regeerverklaring. Om dit te bereiken is het van essentieel belang dat de trein aantrekkelijker wordt gemaakt dan de auto.

Vandaag duurt het bijna 3 uur om Luxemburg Stad per trein te bereiken vanuit Brussel en vice versa. Dat is te lang, met de auto bedraagt de reistijd 2,5 uur zonder files. Mijn doel is om de reistijd per trein tussen de twee Europese hoofdsteden zoveel mogelijk te verkorten. Dat is mijn ambitie, die ik deel met mijn Luxemburgse collega, minister van Mobiliteit François Bausch.

Daarom moderniseert Infrabel deze as, as 3 genoemd, om de commerciële snelheid op te trekken van 120 tot 160 kilometer per uur.

Cette ambition a été répétée et confirmée au cours du sommet belgo-luxembourgeois de La Gaichel, le 31 août dernier. Il s'agit d'un axe très important pour nos deux capitales, y compris pour le transport international de marchandises ou de personnes au-delà du Luxembourg – pour aller à Strasbourg, par exemple, quand on est député européen.

Le budget encore nécessaire d'aujourd'hui jusqu'à la finalisation de la modernisation de l'axe 3 est de l'ordre de 300 millions d'euros. Une fin des travaux pour 2028 reste réaliste pour autant que les moyens financiers soient disponibles. C'est pour cela que je me bats tous les jours et ce, depuis le 1^{er} octobre 2020.

Les financements disponibles sont les dotations classiques d'investissement d'Infrabel – que vous n'avez pas citées, madame Hanus –, le fonds de relance européen dont une partie des 365 millions d'euros est consacrée au rail et à la modernisation de cet axe, le plan d'investissement de 250 millions d'euros que vient de décider le gouvernement fédéral lors du conclave budgétaire dont une partie servira au financement de ces travaux ainsi que certains subsides européens.

Mobiliser des moyens européens complémentaires aux moyens investis par l'État fédéral était l'objectif du courrier que j'ai adressé conjointement avec mon collègue luxembourgeois à la Commission européenne. En mars 2021, nous avons obtenu un signal positif de la part du vice-président de la Commission, Frans Timmermans. Depuis lors, les discussions d'ordre technique se poursuivent de manière constructive. Je confirme que je déposerai très prochainement un dossier pour le financement de la modernisation de cet axe 3 dans le cadre de l'appel européen *Connecting Europe Facility*.

Les citoyens attendent des connexions ferroviaires attractives entre les grandes villes de jour comme de

nuit. Je poursuis cet objectif en mobilisant tous les moyens possibles pour le rail et en veillant à ce qu'ils soient utilisés de la meilleure des façons par notre gestionnaire de réseau Infrabel.

Concernant le P+R de Viville, j'y répondrai dans le cadre de votre autre question, monsieur Arens. Il me semble plus approprié de ne pas mélanger les deux sujets, mon objectif ici étant surtout de faire rouler des trains.

14.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uit uw antwoord begrijp ik dat de voorziene einddatum zoals door u meegedeeld, namelijk 2028, overeind blijft. Ik hoorde de heer Arens spreken over 2027 en onze eerste minister De Croo heeft tijdens een bezoek zelfs het einde van de huidige legislatuur vooropgesteld. Maar goed, 2028 is prima. Voor het overige ben ik heel blij dat er werk gemaakt wordt van die verbinding zodat een aimabel man als de heer Arens en zijn Luxemburgse sympathieke streekgenoten een beter lot zullen krijgen dan op dit moment het geval is, want drie uur reistijd is wel heel erg lang.

14.06 Mélissa Hanus (PS): Monsieur le ministre, j'ai bien pris note de tous les éléments que vous nous avez mentionnés et je reviendrai prochainement avec d'autres questions sur le sujet.

14.07 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, comme vous, j'aime voir les trains rouler. J'aimerais même les voir rouler à plus grande vitesse encore pour que le temps de trajet diminue entre Luxembourg et Bruxelles.

J'espère que vous répondrez différemment à ma question sur le P+R, car, si on veut voir des trains rouler, il faut permettre aux citoyens d'aller vers ces trains et de se garer. Sauf si la gratuité devait être instaurée, les recettes seront plus importantes si les trains sont complets et nous pourrions encore moderniser davantage le réseau. C'est ce qu'un ministre Ecolo tel que vous devrait mettre en œuvre le plus rapidement possible, sinon vous ne portez pas bien votre étiquette d'écologiste!

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

15 Samengevoegde vraag en interpellaties van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtuigtaks" (55022043C)
- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De CO2-vliegtaks" (55000187I)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De CO2-vliegtaks of inschepingstaks" (55000190I)

15 Question et interpellations jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe sur les billets d'avion" (55022043C)
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe CO2 sur les billets d'avion" (55000187I)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe CO2 sur les billets d'avion ou taxe d'embarquement" (55000190I)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens de debatten over de vivaldibeleidsverklaring kwam de vliegtuigtaks al even aan bod. Wat ons vooral opviel was de onduidelijkheid omtrent de praktische uitvoering ervan. Er is alvast 30 miljoen euro ingeschreven als opbrengst in de begroting voor 2022 en 40 miljoen euro in die voor 2023, maar we weten nog niet hoeveel de taks zal bedragen voor wie een korte vlucht neemt. Sommige bronnen binnen de vivaldiregering spraken over 1 euro, andere over 5 euro en weer andere over 20 euro.

Hoe is de 30 miljoen euro aan opbrengsten tot stand gekomen? Op hoeveel vliegbewegingen is die gebaseerd? De vliegtaks behelst de kortste afstandvluchten. Op welke vliegroutes precies zullen ze van toepassing zijn? Zal de vliegtaks ook van toepassing zijn op transitvluchten en overstapvluchten?

Zal de vliegtaks ook van toepassing zijn op vrachtvliegtuigen die korte afstanden afleggen? Hoeveel vliegbewegingen door vrachtvliegtuigen onder de 500 kilometer telde België in 2019? Hoeveel vliegbewegingen door passagiersvliegtuigen onder de 500 kilometer telde België in 2019?

Vivaldi rekent op 30 miljoen euro in 2022 en op 40 miljoen euro in 2023. Dat is een stijging met een derde, of 33 %, in 2023 tegenover 2022. Rekent u dan op meer kortereafstandsvluchten in 2023? Dat zou immers meteen wijzen op het falen van de maatregel, aangezien jullie rekenen op meer passagiers op de korte afstand in 2023 dan in 2022. Of zullen de tarieven de hoogte ingaan in 2023?

Hoeveel CO₂-uitstoot zullen we besparen door het invoeren van de vliegtuigtaks?

15.02 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil graag even terugkomen op het debat van vorige week.

In *De Standaard* stond te lezen dat erover wordt nagedacht om die 500 kilometer nog op te trekken. Ik hoor ook in de wandelgangen dat sommige partijen van die beperking van 500 kilometer afwillen. De Open Vld heeft het zelfs over afschaffen.

Ik heb een probleem met die vliegtuigtaks. Ik begrijp dat de uitstoot van CO₂ door het vliegverkeer moet worden aangepakt. Ik heb er de verkiezingsprogramma's eens op nagelezen. De Open Vld zei niets over vliegtuigtaks, maar de CD&V pleitte wel voor een invoering van de vliegtuigtaks tegen 2021, onder de 800 kilometer en progressief.

Men moet meer betalen als men first class vliegt dan als men *economy* vliegt.

Voor de rest heb ik weinig partijen gevonden die zich daarover hebben uitgesproken. CD&V heeft nog de moed en de overtuiging om over nieuwe belastingen te spreken, de meeste partijen zwijgen in hun verkiezingsprogramma over nieuwe belastingen.

U gaat voor een verhaal waar men iets wil doen aan de CO₂-uitstoot. U bent de groenste regering ooit. Dat is althans wat u zegt. Ik heb daarmee geen probleem, maar ik heb wel een probleem met de manier waarop het uitgewerkt is. Ik heb een probleem met een belasting waarvan u zegt dat het de bedoeling is om gedragssturend te werken. Alle belastingen die worden ingevoerd, hebben de bedoeling om gedrag te sturen. Daarvoor dienen belastingen, behalve natuurlijk om de staatskas te spekken en de uitgaven van de Staat te dekken.

U wilt gedrag sturen en u wilt 30 of 40 miljoen euro ophalen met een vliegtuigtaks van enkele euro's. MR-voorzitter Bouchez heeft het over een paar euro's, minister De Sutter heeft het over 20 euro, minister Van der Straeten zegt dat ze het niet zal herhalen, want dat de regering het nog moet bespreken. Het was trouwens bijzonder pijnlijk om te zien hoe de regeringsleden naar elkaar zaten te kijken. Wouter De Vriendt heeft daar twee uur gestaan, zwetend voor zijn maidenspeech als fractieleider, en hij kreeg de volle lading. Het was duidelijk dat de vliegtuigtaks nog helemaal niet was afgesproken.

U zegt dat u gedrag wilt sturen, dat u daarvoor een taks zult invoeren en dat de mensen de trein maar moeten nemen om op die manier op hun bestemming te geraken. Op zich valt daar iets voor te zeggen, er valt iets voor te zeggen om iets aan de CO₂-uitstoot te doen en er valt iets voor te zeggen om mensen meer op de trein te proberen krijgen.

Ik heb vanmiddag wat opzoekingswerk gedaan. Als men vandaag van Brussel naar Amsterdam wil gaan, dan is men 2 uur en 50 minuten onderweg met de trein en 55 minuten met het vliegtuig. Ik weet ook wel dat men niet zomaar op het vliegtuig kan stappen en dat men eerst moet inchecken. Naar Parijs is het 1 uur en 22 minuten met de trein, 55 minuten met het vliegtuig. Frankfurt is 3 uur en 9 minuten met de trein, 1 uur met het vliegtuig. Dat wordt al interessanter. Straatsburg is 4 uur en 16 minuten met de trein, 2 uur en 55 minuten met het vliegtuig. Basel is 6 uur en 42 minuten met de trein, 1 uur en 5 minuten met het vliegtuig. Zelfs met inchecken zal men er dus nog steeds sneller zijn. Men moet geen 7 uur op voorhand op de luchthaven zijn. Dat zou absurd zijn. Ik heb alleen de luchthavens bekeken binnen de straal van 500 km.

Over Brussel-Birmingham doet men 5 uur en 2 minuten met de trein en 1 uur en 15 minuten met het vliegtuig, over Brussel-Hamburg doet men 6 uur en 32 minuten met de trein en 1 uur en 15 minuten met het vliegtuig, over Brussel-Zürich doet men 8 uur en 2 minuten met de trein en 1 uur en 10 minuten met het vliegtuig en over Brussel-Stuttgart doet men 4 uur en 16 minuten met de trein en 1 uur en 5 minuten met het vliegtuig. Wie denkt dat het gedrag gestuurd zal worden en dat mensen ervoor zullen kiezen om 8 uur op een trein te zitten... Het zijn immers vooral zakenpassagiers die op de trajecten van 500 kilometer vliegen. Denkt u dat mensen 8 uur op de trein gaan zitten in plaats van 1 uur op het vliegtuig, omdat u een taks van een paar euro zult heffen? *Forget it!* Wie maakt u iets wijs? Het is gewoon een platte belastingverhoging. Dat zal het gedrag niet sturen.

Ik heb ook al jaren een groot probleem met het feit dat er geen hst-verbinding is op de luchthaven van

Zaventem. Die mensen moeten allemaal naar Brussel-Zuid. Er wordt zelfs gesproken over de lijn naar Amsterdam. Dat is de enige die wij hebben, de intercity van de luchthaven naar Amsterdam. Dat traject duurt heel lang en de trein stopt overal. Die trein zou nu ook nog eens Rotterdam als bestemming krijgen en Amsterdam zou overgaan naar Brussel-Zuid. Dat hoor ik in de wandelgangen. De NMBS wil absoluut die switch maken: de luchthaven mag Rotterdam nog bedienen en Brussel-Zuid zal Amsterdam bedienen in de toekomst. Ik hoop dat u daar niet mee kan instemmen.

Er zijn geen hst-treinen op Zaventem. U zult zeggen dat in onze buurlanden ook zo'n taks bestaat, maar daar zijn er wel hst-verbindingen – op Schiphol, op Parijs, in Duitsland – terwijl er hier niets is. Men moet altijd en overal via Brussel-Zuid, wat ook weer tijd in beslag neemt. Denkt u echt dat de Afrikaanse gemeenschap, die massaal gebruikmaakt van Brussels Airlines om naar Centraal-Afrika te vliegen – dat is een van onze grote, interessante hubs – met al hun bagage eerst de trein naar Parijs gaat nemen? U droomt. Dat gaat niet gebeuren. Het slaat volgens mij gewoon nergens op dat u met die vliegtuigtaks het gedrag zult sturen. Het is gewoon een belasting. Als het om zakenpassagiers gaat, zal het bedrijf die 20 euro betalen. Daar is dus helemaal niets gedragsturend aan.

Ik heb een tweede probleem met het feit dat er geen level playing field is: alleen Zaventem wordt getroffen. Is dat toeval? Wouter De Vriendt zegt daarover dat men niet alles communautair moet zien, maar het is toch weer toeval. Wij zien juist hetzelfde bij het dossier van skeyes. Het is toch altijd precies toeval. Het is dus compleet oneerlijk dat alleen Zaventem daardoor wordt getroffen. Het is zo belangrijk dat Zaventem als hub een internationale topluchthaven blijft. Dat moet u toch weten, mijnheer de minister. Dat doet men gewoon niet. Het is niet ernstig.

De luchtvaartsector werkt momenteel nog altijd maar aan een capaciteit van 50 %. In de luchtvaartsector heerst nog altijd een crisis. Volgend jaar wordt, vanwege corona, nog altijd niet de topcapaciteit verwacht die we enkele jaren geleden kenden. Het opsolferen van een vliegtuigtaks aan de luchtvaartsector is niet aanvaardbaar. Brussels Airlines heeft miljoenen euro's steun ontvangen, waarmee alle partijen instemden, uw partij eveneens. Nu zet u Brussels Airlines in een verzwakte concurrentiepositie door een taks te heffen die vooral Brussels Airlines treft, uw eigen *home carrier*. Dat is onaanvaardbaar. Er is trouwens geen alternatief, want voor hogesnelheidstreinen is er geen infrastructuur.

Er is tot slot ook een juridisch probleem, dat werd aangebracht door Michel Maus. Hij verwijst naar het Verdrag van Chicago. De gemeente Zaventem wilde enkele jaren geleden een taks invoeren op de luchthaven, per vliegbeweging. Brussels Airport heeft dat, samen met enkele luchtvaartmaatschappijen, aangevochten. U kunt ervan op aan dat ook de nu voorgestelde vliegtuigtaks geheel zal worden aangevochten, let op mijn woorden. De luchthaven en luchtvaartmaatschappijen zullen er hun hele batterij *legal* op zetten, opdat de vliegtuigtaks vernietigd wordt.

De uitspraak in de zaak tegen de gemeente Zaventem viel in 2005. De Raad van State haalt in dat arrest artikel 15 van het Verdrag van Chicago aan om de taks van Zaventem te vernietigen. Artikel 15 van het Verdrag van Chicago bepaalt dat geen taken, rechten of andere kosten door een verdragsluitende staat mogen worden opgelegd voor het enkele recht van het vliegen over, het binnenvliegen van of het vertrek uit zijn grondgebied door een luchtvaartuig van een verdragsluitende staat. Dat verdrag heeft rechtstreekse werking en werd aldus door de Raad van State ingeroepen om de taks van de gemeente Zaventem te vernietigen. U zult met de vliegtuigtaks dus opnieuw los tegen de muur lopen, want die zal vernietigd worden. Het is gewoonweg amateurisme.

Wat was nu het geval? Er moest die nacht nog geld worden gevonden, want anders klopte het plaatje niet. De premier was al moe. Minister Wilmès was al weg, maar ze werd teruggeroepen, dat maakte haar ambetant. Er moesten nog enkele miljoenen euro's worden gevonden, want er was een tekort van nog 30 tot 40 miljoen euro op het budget. Er nog eens 30 miljoen euro uit de strijd tegen de fiscale fraude bijlappen, was misschien een beetje overdreven, want dan wordt het compleet irrealistisch. Toen werd beslist om een vliegtuigtaks in te voeren. De groenen zijn vragende partij en de regering wil zich als ecologisch presenteren. Ik was er niet bij, maar zo zal het waarschijnlijk wel verlopen zijn. Vaak zijn de wandelgangen interessanter dan de plenaire vergadering.

Mijnheer de minister, hoe zal de 30 miljoen euro geraamde inkomsten uit de vliegtuigtaks gehaald worden? Welke zijn de voorwaarden en het kader? Welk bedrag komt erbij per vliegticket en voor welke bestemmingen? Zijn ook transferpassagiers aan de taks onderworpen? Zal dat geld gebruikt worden om de spoorinfrastructuur tussen België en de luchthavens in een straal van 500 kilometer te verbeteren, of gaat

die opbrengst naar de algemene middelenbegroting?

15.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, Alexander De Croo kondigde in zijn regeringsverklaring een week geleden de invoering van de CO₂-vliegtaks of de inschepingtaks om zijn woord te gebruiken, voor kortereafstandsvluchten tot 500 kilometer aan. Voor de jaren 2022, 2023 en 2024 werd achtereenvolgens 30 miljoen en twee keer 40 miljoen in het vooruitzicht gesteld. Dat gaf aanleiding tot een mooie discussie, die alvast aantoonde dat eigenlijk niets duidelijk was inzake de nieuwe taks.

Hoe komt de regering tot de begrote opbrengst van 30 miljoen en twee keer 40 miljoen euro? Op basis van hoeveel vliegbewegingen werd dat berekend?

Zullen de zogenaamde overstappers naar een langeafstandsvlucht ook onderworpen worden aan de taks?

Welk bedrag zullen de passagiers die het vliegtuig nemen voor een kortereafstandsvlucht, uiteindelijk bijkomend moeten betalen?

Op basis van welk systeem wordt dat berekend? Welke criteria hebben ervoor gezorgd dat de kortereafstandsvluchten op 500 kilometer werden afgebakend?

Zal die norm van 500 kilometer ongewijzigd blijven?

Welk effect zal de invoering van de vliegtaks hebben op de CO₂-uitstoot? Met hoeveel zal die concreet dalen?

Tot slot, werd voorafgaandelijk aan het nemen van de beslissing tot de invoering van de vliegtaks overleg gepleegd met de luchtvaartsector? Zo ja, met welke actoren? Wat waren hun bevindingen?

15.04 Minister Georges Gilkinet: De instapbijdrage is een ongekennde en belangrijke politieke en budgettaire beslissing van het jongste budgettair conclaaf. Het is de eerste keer in België dat een dergelijk fiscaal beleid wordt gevoerd, conform het regeerakkoord. Het wordt tijd dat wij ons bij onze buurlanden, Nederland, Frankrijk, Duitsland, aansluiten door zo'n bijdrage op vliegtickets.

Zoals het geval is voor vele maatregelen waartoe in het begrotingsconclaaf besloten is, zal de regering nu toezien op de uitvoering ervan. De minister van Financiën is daarmee belast, bijgestaan door al zijn collega's, dus ook door mijzelf als minister van Mobiliteit. Hij werkt daar nu aan.

Wat in het conclaaf is besloten, is eenvoudig. De verwachte opbrengst bedraagt 30 miljoen euro in 2022. In de komende weken zal worden verduidelijkt om welke vluchten het zal gaan en hoeveel op de tickets zal worden aangerekend. Daarover is nu nog niets beslist.

De desbetreffende wetgeving zal vervolgens in het Parlement worden ingediend. Daarna kan erover gedebatteerd en gestemd worden.

Het belangrijkste is dat er een stap in de goede richting gedaan is. De regering bevestigt in haar begroting de ambitie van haar akkoord van een jaar geleden om een duurzamere mobiliteit te ondersteunen, bijvoorbeeld door de 250 miljoen euro aan nieuwe investeringen in het spoor en de middelen die vrijgemaakt worden voor de ontwikkeling van nachttreinen in België.

Het is zeker niet genoeg, maar wij moeten toch ergens beginnen.

15.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb heel weinig antwoorden op heel veel vragen gekregen. We zijn niet veel wijzer geworden met uw antwoord. Ik concludeer dat het eigenlijk om een begrotingsmaatregel en geen milieumaatregel gaat. Ik heb daarstraks in het debat over nachttreinen gevraagd of u van de luchthaven een internationale hub zult maken. Als dat niet meegenomen wordt in het debat, dan zetten we geen stap vooruit om kortereafstandsvluchten in te ruilen voor de trein. Er moet een alternatief zijn voor de reizigers, wil men dat ze de trein nemen. Wat er nu op tafel ligt, is een loutere begrotingsmaatregel en geen milieumaatregel. U hebt immers ook niet geantwoord op de vraag wat de beslissing zal betekenen voor de CO₂-uitstoot. U weet het allemaal nog niet. Het is nattevingerwerk.

15.06 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de vicepremier, die werkwijze is natuurlijk echt niet ernstig. U kunt

een privébedrijf waarin u via FPIM medeaandeelhouder bent en dat in volle crisis is, met name Brussels Airport, toch niet vertellen dat u nu nog aan het bekijken bent hoe u de taks zult invoeren, terwijl onze luchthaven in Zaventem de tweede grootste economische motor van ons land is, na de haven van Antwerpen? Ik pik dat niet. Ik ben Kamerlid voor Vlaams-Brabant en we hebben vorige zomer kamerbreed een resolutie goedgekeurd over onze luchtvaart van de toekomst, ook op ecologisch vlak. We hebben die resolutie allemaal goedgekeurd. Daarin stond niets over een taks. Integendeel, we hebben altijd gezegd dat er overleg zou zijn. De heer Troosters vraagt of er overleg was. Er was geen overleg. Niets. Zero.

U antwoordt helemaal niet op de gestelde vragen. U zegt maar iets. Er is geen overleg geweest. De luchtvaartsector viel uit de lucht. Brussels Airport, Brussels Airlines, de luchtvaartmaatschappijen wisten van niets. Wat een amateurisme! Is dat nu een manier van regeren? Behandelt u zo een privébedrijf dat zo'n grote economische motor is? De tienduizenden werknemers verdienen beter. Het is gewoon aberrant.

Ik heb interessante zaken gehoord van mevrouw Vindevoghel. Het is een begrotingsmaatregel, geen milieumaatregel. Dat is nu eens goed gezegd! Natuurlijk is het geen milieumaatregel, het is gewoon een platte belastingverhoging, waarbij toevallig nog maar eens alleen een Vlaamse luchthaven wordt getroffen.

U noemt het vervolgens een stap in de goede richting. Nee, het is helemaal geen stap in de goede richting. Denkt u nu echt dat iemand urenlang in de trein wil zitten als hij met het vliegtuig in een uur ter bestemming is? Denkt u dat echt voor elkaar te krijgen met een taks van een paar euro? De taks kan tot 80 euro gaan, maar denkt u dat nu echt? Wie maakt u hier iets wijs? Schrap die heffing, vergeet het maar. Ik heb een motie ingediend, die ik graag overhandig.

Overigens vind ik dat het dossier van de luchthaven echt mismeesterd wordt. U hebt Marc Descheemaeker buitengegoid, terwijl alle privéaandeelhouders wilden dat hij bleef. Hij was zeer bekwaam, maar van Open Vld moest hij weg. Er moest nog een rekening vereffend worden, omdat hij naar de N-VA was overgekomen. Nu is er al vijf maanden geen voorzitter meer.

Het skeyesakkoord, dat ook nog steeds hangende is, ziet er ook al niet goed uit, en dan nu dit... Zo gaat men niet om met de tweede grootste economische pool van het land. Dat is niet correct. Mijnheer Vandenbroucke en collega's, hier zouden op z'n minst de Vlaamse partijen iets over moeten durven te zeggen. Laten we even ernstig blijven.

15.07 Frank Troosters (VB): Ik ben verbijsterd over wat hier wordt opgevoerd. Het is echt hallucinant. Vorige week was al duidelijk dat de vliegtaks nattevingerwerk was. Op geen enkele vraag over concrete feiten, cijfers of modaliteiten kon een duidelijk antwoord worden geformuleerd. In feite kwam het erop neer dat er over een periode van 3 jaar 110 miljoen euro in de begroting werd ingeschreven. Voor wat en wie en hoe dat geld moest dienen, viel nog te bezien. De regering rekende zich al rijk.

Een week later kunt u nog altijd volstrekt niet vertellen wat u wilt doen, hoe dat zal gebeuren en hoe u aan die bedragen komt. Op werkelijk geen enkele vraag kunt u antwoorden. Het is overduidelijk dat de zaak niet grondig is doorgesproken in de regering en dat de violen niet gelijkgestemd zijn. Sommige partijen willen ervan af. Liberalen als de heren De Croo en Bouchez hebben het over 5 à 6 euro, mevrouw De Sutter zegt 20 euro. Ook de grens van 500 kilometer kunt u niet bevestigen, want ook die zou blijkbaar onder druk staan. Uw voornemen is om gewoon iets te doen, maar wat, dat weet u nog niet.

Los van al die modaliteiten is het Vlaams Belang manifest tegen de nieuwe vliegtaks, die een pestbelasting is. Het is duidelijk dat die niet sturend zal zijn, er zijn geen alternatieven en we zijn ervan overtuigd dat er ook een juridisch probleem is. Bovendien is er de ongelijke behandeling, omdat de luchthaven van Charleroi wordt gespaard. Ten slotte wordt de luchtvaartsector ook nog eens een mes in de rug gestoken.

De hardwerkende burger, die al geconfronteerd wordt met hoge rekeningen en een torenhoge belastingdruk, en die keihard spaart om eens met het vliegtuig op vakantie te kunnen gaan, wordt eens te meer uitgeperst.

Overwegende dat feit, alsook de talloze onduidelijkheden – u weet totaal niet wat er zal gebeuren op het vlak van de organisatie, de vorm, de cijfers, de modaliteiten, de gevolgen voor CO₂ en u kunt op geen enkele vraag antwoorden – maakt dat ook ik namens mijn partij een motie zal indienen.

Moties
Motions

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

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Theo Francken en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Theo Francken en Frank Troosters

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

- gelet op de aankondiging van de regering tijdens de beleidsverklaring van vorige week om een zogenoemde inschepingstaks voor korte vliegvluchten tot 500 kilometer in te voeren;
 - gelet op het feit dat de regering tijdens voorgaande verklaring stelde dat de taks 30 miljoen euro in 2022 en vanaf 2023 zelfs 40 miljoen euro moet opleveren;
 - gelet op het feit dat de regering verklaarde dat de gebruiker van zo'n vlucht een bedrag van oorspronkelijk 5 tot 6 euro en uiteindelijk maximaal 20 euro zou moeten betalen;
 - overwegende dat ondertussen blijkt dat de actieradius van 500 kilometer louter zou gelden voor vluchten die vertrekken vanuit Zaventem en Deurne en bijvoorbeeld niet vanuit Charleroi;
 - overwegende dat hierdoor louter Vlaamse luchthavens worden "getroffen";
 - overwegende dat ondertussen blijkt dat de regering, zich ervan bewust dat de voorgestelde actieradius van 500 kilometer onvoldoende is om de voorziene 30 miljoen op te leveren, voornemens is om de actieradius op te trekken tot 750 kilometer;
 - overwegende dat ondertussen blijkt dat de door de regering vooropgestelde taks van 20 euro/gebruiker ruim onvoldoende is om de voorziene 30 miljoen op te leveren en dat de passagier dus een hoger bedrag zal moeten ophoesten;
 - overwegende dat de invoering van zo'n vliegtaks tot gevolg zal hebben dat passagiers als vertrekhavens naar het buitenland zullen uitwijken om de taks te vermijden;
 - overwegende dat de invoering van zo 'n taks dus een negatief gevolg zal hebben voor de grootste luchthaven van dit land;
 - overwegende dat het OESO-rapport van april 2021 stelde dat België de hoogste belastingdruk ter wereld heeft, namelijk 51,5%;
 - overwegende dat deze vliegtaks de ongelofelijk hoge belastingdruk alleen zal doen toenemen;
- vraagt de regering
- af te zien van de invoering van de in de beleidsverklaring aangekondigde vliegtaks."

Une première motion de recommandation a été déposée par M. Theo Francken et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Theo Francken et Frank Troosters

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

- vu l'annonce faite la semaine dernière par le gouvernement, dans sa déclaration, de l'instauration d'une "taxe d'embarquement" sur les vols court-courriers jusqu'à 500 kilomètres;
- eu égard au fait que le gouvernement a indiqué dans la déclaration précitée que cette taxe devrait rapporter 30 millions d'euros en 2022 et même 40 millions d'euros à partir de 2023;
- eu égard au fait que le gouvernement a précisé que les passagers de tels vols devraient payer initialement 5 à 6 euros et finalement un montant de 20 euros maximum;
- considérant qu'il apparaît à présent que le rayon de 500 kilomètres ne s'appliquerait qu'aux vols au départ de Zaventem et de Deurne et non au départ de Charleroi par exemple;
- considérant que cette limite signifie que seuls les aéroports flamands seront "touchés";
- considérant qu'il apparaît entre-temps que le gouvernement - conscient que le rayon proposé de 500 kilomètres ne suffira pas pour recueillir les 30 millions d'euros prévus - a l'intention de porter la limite à 750 kilomètres;
- considérant qu'il apparaît entre-temps que la taxe de 20 euros par passager proposée par le gouvernement est loin d'être suffisante pour recueillir les 30 millions d'euros prévus et que les passagers devront dès lors déboursier un montant supérieur;
- considérant que l'instauration de cette taxe sur les billets d'avion aura pour conséquence que les passagers se rendront à l'étranger pour y prendre l'avion afin d'échapper à la taxe;
- considérant que l'instauration de cette taxe aura dès lors des effets négatifs pour le plus grand aéroport du pays;
- considérant que dans son rapport publié en avril 2021, l'OCDE constate que la Belgique est le pays où la pression fiscale est la plus forte au monde, c'est-à-dire 51,5 %;
- considérant que cette taxe sur les billets d'avion ne fera qu'alourdir cette pression fiscale incroyablement élevée;

recommande au gouvernement

- de renoncer à instaurer la taxe sur les billets d'avion annoncée dans la déclaration gouvernementale."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Theo Francken en Frank Troosters

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

- overwegende de plannen van de regering tot het invoeren van een vliegtaks/inschepingstaks voor korte afstandsvluchten;
- overwegende de bestaande onzekerheid over de afstand waarbinnen korte afstandsvluchten worden gerekend;
- overwegende de onzekerheid over de meerprijs (vliegtaks/inschepingstaks) die de passagiers zullen moeten betalen voor korte afstandsvluchten;
- overwegende de onduidelijkheid over de te verwachten opbrengsten voor de Staat door het invoeren van een vliegtaks/inschepingstaks;
- overwegende de onduidelijkheid van de impact op de luchtvaartsector van het invoeren van een vliegtaks/inschepingstaks;
- overwegende het feit dat de regeringsplannen inzake de vliegtaks/inschepingstaks de luchthaven van Zaventem concurrentieel benadelen tegenover de luchthaven van Charleroi;
- overwegende de moeilijke economische omstandigheden waarin de luchtvaartsector momenteel verkeert; vraagt de regering
- de plannen tot het invoeren van een vliegtaks af te voeren en op andere wijzen de promotie van het spoor ter harte te nemen."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Theo Francken et Frank Troosters

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

- considérant les projets du gouvernement visant à instaurer une taxe sur les billets d'avion/taxe d'embarquement pour les vols court-courriers;
- considérant l'incertitude qui existe quant au périmètre dans lequel sera calculée la distance des vols court-courriers;
- considérant l'incertitude quant au supplément de prix (taxe sur les billets d'avion/taxe d'embarquement) que les passagers devront payer pour les vols court-courriers;
- considérant l'incertitude quant au montant des recettes que rapportera à l'État l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion/taxe d'embarquement;
- considérant le manque de clarté quant à l'incidence de l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion/taxe d'embarquement sur le secteur aérien;
- eu égard au fait que le projet du gouvernement d'instaurer une taxe sur les billets d'avion/taxe d'embarquement affaiblit la position concurrentielle de l'aéroport de Zaventem par rapport à l'aéroport de Charleroi;
- considérant la situation économique difficile dans laquelle le secteur de l'aviation se trouve actuellement; demande au gouvernement
- d'abandonner le projet d'instauration d'une taxe sur les billets d'avion et de s'atteler à promouvoir le rail d'autres manières."

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.

16 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenstelling van het personeelskader bij Securail" (55020617C)

16 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La composition du cadre du personnel de Securail" (55020617C)

16.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, het is een vraag die ik in principe ook schriftelijk stel. Ze bevat immers heel veel cijfers. Ik heb ze echter schriftelijk gesteld. Ik krijg een onvolledig antwoord, dat verwijst naar een ander antwoord. Wanneer ik dan het andere antwoord opzoek, wordt daarin ook niet op de

originele vraag geantwoord.

Ik ben dus bijna verplicht ze mondeling te stellen. Voor mij mag het antwoord best langs schriftelijke weg worden bezorgd en hoeft u zich vandaag niet te verdiepen in al die cijfers. Ik laat dat open.

Ik verwijs voor het overige naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Ik ontving uw antwoord op mijn schriftelijke vraag met als kenmerk 0529 in goede orde. U verwijst voor uw antwoord naar het antwoord dat ik op mijn schriftelijke vraag met als kenmerk 0580 zou ontvangen. Intussen heb ik dit antwoord ook ontvangen, doch enkele door mij gestelde vragen in verband met de personeelssamenstelling binnen de veiligheidsdienst van de NMBS bleven onbeantwoord. Daarom nu langs deze weg:

Graag een overzicht van het Securail-personeelsbestand op 31/12/2019, 31/12/2020 en op 31/06/2021, onderverdeeld per district en per taalgroep.

Graag ook een overzicht van de evolutie inzake absenteïsmecijfers binnen het Securail-personeelsbestand (2019, 2020 en 2021 tot op heden), onderverdeeld per district en per taalgroep.

Graag ook een overzicht van de personeelskaders die momenteel voorzien zijn voor Securail, onderverdeeld per district en per taalgroep.

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, het klopt wat u zegt. Ik bezorgde u inderdaad geen cijfers over het personeel van de NMBS per district maar wel globale cijfers per jaar.

Ik stel vast dat u mij heel wat schriftelijke of mondelinge vragen stelt inzake cijfers over het personeel van de NMBS per district, per taalrol, per station, per rang of een combinatie daarvan.

De NMBS is, enerzijds, een federaal autonoom overheidsbedrijf dat haar treinen laat rijden van de ene kant van het land naar de andere kant. Dat is ook goed. Ik herinner, anderzijds, aan het Reglement dat stelt dat vragen die uitsluitend strekken tot het verkrijgen van statistische gegevens eigenlijk niet ontvankelijk zijn.

Veel van de gedetailleerde overzichten die u vraagt, zijn enkel bedoeld voor intern gebruik bij de NMBS.

16.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, wij zijn de discussie van de vorige sessie en van daarstraks met de heer Roggeman aan het overdoen, namelijk over het niet willen antwoorden op vragen en het niet willen bezorgen van cijfers over de NMBS.

Ten eerste, ik hoef inzake uw opmerking over het Reglement niet te herhalen wat de heer Roggeman daarstraks al heeft aangegeven. Ik treed hem daarin volledig bij.

Ten tweede, Ik begrijp het probleem zelfs niet. De gegevens die ik vraag, zijn volgens mij gegevens die gewoon bij iedere min of meer performante administratie of personeelsadministratie vrij vlot uit het systeem moeten kunnen worden gehaald met de ICT-mogelijkheden die er vandaag in een moderne administratie zijn.

Hoeveel keer heb ik nu al gevraagd naar de voorziene personeelskaders? Wanneer ik vraag naar die kaders bij de spoorwegpolitie, krijg ik de gegevens binnen de kortste keren mooi bezorgd door mevrouw Verlinden. Bij de NMBS blijkt dat echter niet te lukken. Het enige wat u doet, is gewoon erop wijzen dat u ze niet geeft. Daarmee is de discussie gesloten.

Ik kijk nu naar de andere leden. Misschien moeten wij achteraf in de commissie bij de regeling der werkzaamheden eens spreken over de manier waarop wij met dergelijke zaken omgaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een realistische stiptheidsdoelstelling voor de NMBS" (55020631C)**

17 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des objectifs de ponctualité réalistes pour la SNCB" (55020631C)**

17.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, we kregen begin dit jaar zeer optimistische berichten te lezen van de NMBS over de stiptheid van de treinen in het jaar 2020. Er waren veel minder passagiers en dat had blijkbaar positieve gevolgen voor de stiptheid. Er werden stiptheidsrecords gebroken. Het waren de beste cijfers in 30 jaar, zo konden we lezen.

Die optimistische berichten staan nog altijd wat in contrast met de realiteit, want we weten allemaal dat daar een zekere cosmetica mee gepaard gaat. Zo is er sprake van stiptheid wanneer de vertraging niet meer dan 6 minuten bedraagt. Daarnaast tellen vertragingen in tussenstations niet mee, men kijkt enkel naar het eindstation. Ook afgeschafte treinen worden gemakshalve niet meegerekend in de stiptheidscijfers. Daardoor ontstaat er een vertekend beeld van de statistische cijfers ten opzichte van de ervaring door de reizigers.

Het is een oud zeer, dat in het verleden al aangekaart is geweest in deze commissie. Ik verwijs met name naar resolutie 54K1984/001, uit de vorige legislatuur van mijn collega-voorganger Inez De Coninck. Die resolutie bepleitte een andere en realistische stiptheidsdoelstelling en werd met een zeer brede meerderheid in de plenaire vergadering aangenomen, met specifiek ook de vraag naar het beheerscontract.

Daarom, mijnheer de minister, had ik graag nog eens bij u afgetoetst of u het ermee eens bent dat de huidige stiptheidsdoelstellingen en -cijfers niet meer voldoen aan de hedendaagse realiteit. Ten tweede, welke wijzigingen inzake de stiptheidsdoelstellingen zal u inschrijven in het aankomende beheerscontract? Ten slotte, bent u er voorstander van om ook te streven naar een Europese stiptheidsnorm en om die supranationaal te coördineren? U wil betere Europese treinverbindingen, dus lijkt het me logisch dat we die ambitie ook in dat soort normen doortrekken en eenvormige duidelijkheid geven aan de internationale reizigers.

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, stiptheid is inderdaad een van de belangrijke factoren van een aantrekkelijk spoorvervoer.

De onderhandelingen voor het nieuwe beheerscontract tussen de federale staat, de NMBS en Infrabel zijn volop bezig. Voor de verschillende prestatiedomeinen, zoals beschreven in de specificatie voor opdrachten van openbare dienst, zullen doelstellingen geformuleerd worden. De discussie over de manier waarop de stiptheid wordt berekend, is momenteel aan de gang.

Het aspect stiptheid van het treinverkeer neemt een belangrijke plaats in bij zowel de NMBS als Infrabel. Er wordt een kritische performantie-indicator stiptheid voorzien die zal worden aangescherpt ten opzichte van de huidige doelstelling. Het kan aangewezen zijn om de bestaande definitie te behouden, met name de marge van 5 minuten en 59 seconden. Dat laat toe om de bestaande data te benutten, zowel voor het vastleggen van de concrete doelstellingen als voor het opvolgen en analyseren van de toekomstige stiptheidscijfers.

Op Europees niveau is Infrabel betrokken bij de Europese werkgroep PRIME, Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe. Die onderzoekt de definities, de toepasbaarheid en de mogelijkheden van een uniforme stiptheidsmeting binnen 15 Europese landen. De vergelijkbaarheid van de stiptheidscijfers tussen de verschillende landen is echter niet evident. Door bijvoorbeeld verschillen op het vlak van structuur, vervoerssysteem en afstanden kan de stiptheid van de verschillende netten nooit één op één met elkaar worden vergeleken.

Daarnaast brengt de omschakeling naar een uniform systeem het nodige extra werk mee voor de infrastructuurbeheerders. Er zou dus ook in een overgangperiode moeten worden voorzien waarin de beide systemen moeten worden aangeleverd en waarin het moeilijk is om de evolutie op langere termijn op te volgen.

Voor dit jaar heeft de NMBS een interne doelstelling van 92 % stiptheid vooropgesteld. Deze doelstelling is coherent met de huidige situatie en ligt ook ver boven de vooropgestelde doelstellingen van het jaar 2012, waaraan u refereert. Deze doelstelling is weliswaar tijdelijk, want ze wordt deels in de hand gewerkt door een licht aangepast transportplan.

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

De huidige manier van stiptheidsmeting is volgens mij verouderd. De nieuwe beheerscontracten zijn een

opportuniteit om die te moderniseren. Ik heb uit uw antwoord begrepen dat die discussie momenteel aan de gang is, maar dat ook het mogelijke behoud van het huidige systeem op tafel ligt. Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om een lans te breken voor een wijziging. Het is belangrijk dat wij de reizigers zekerheid bieden. De betrouwbaarheid van het netwerk is nog altijd een van de meest cruciale aspecten van de dienstverlening op het spoor. Een aspect daarvan is duidelijkheid over de stiptheid en houvast en zekerheid over de vertrektijden van de treinen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke heropening van spoorlijnen" (55020629C)

18 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éventuelle réouverture de lignes ferroviaires" (55020629C)

18.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb een vraag over een Luxemburgse spoorlijn, die voor een keer niet van collega Arens komt. Wij mogen ook eens over de haag loeren, nietwaar?

Ik heb in de Franstalige pers – die volg ik ook graag – gelezen dat u op vraag van enkele Luxemburgse collega's de NMBS en Infrabel hebt verzocht om een studie uit te voeren naar de mogelijke heropening van lijn 163 tussen Bastogne en Libramont. Die lijn is al ettelijke jaren gesloten, aangezien zij niet meer voldeed aan de geldende veiligheidsnormen.

Het is een interessante beleidsdaad dat u, op vraag van enkele lokale besturen en Parlementsleden, het initiatief neemt tot de heropening van een spoorlijn. Aangezien daar misschien een precedentwaarde in schuilt, stel ik u graag enkele vragen.

Zijn er nog spoorlijnen die u overweegt te heropenen, waarvoor dergelijke studies lopen en die niet steunen op bijvoorbeeld de regionale vervoersprioriteiten?

Wat is uw visie op het aanbieden van alternatieve vervoersmodi voor verlieslatende spoorlijnen?

Onder welke omstandigheden laat u dergelijke heropeningen van spoorlijnen onderzoeken? Is dat een vraag die ook van de commissieleden kan komen?

18.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, na een specifieke aanvraag kan de infrastructuurbeheerder de technische aspecten met betrekking tot de eventuele heropening van een spoorlijn documenteren. Dat is bijvoorbeeld het geval voor lijn 163, waarnaar u verwijst, voor lijn 154 en voor lijn 18. De analyses worden uitgevoerd in het kader van mijn ambitie om het spoor aantrekkelijker te maken voor zowel het goederen- als het personenvervoer.

De financiële middelen moeten echter bij voorrang daar worden toegewezen waar zij het gunstigste effect hebben. Bovendien houdt de uitbreiding van het netwerk niet specifiek de heropening van lijnen in. Projecten zoals de bypass in Mechelen, het derde en vierde spoor op lijn 50A tussen Gent en Brugge of de modernisering van de bundels in Zeebrugge zijn evenzeer voorbeelden van spoorontwikkelingen die bijdragen tot de versterking van het netwerk en daarmee de aantrekkelijkheid van het spoor vergroten. Er zijn nog veel andere voorbeelden, zoals de link tussen Gent en Terneuzen, die belangrijk is voor de heer Vandenbroucke, en andere toekomstgerichte projecten.

Le **président:** Comme Dinant-Givet, par exemple.

18.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de collega's pikken in op uw opsomming, maar in uw opsomming gaat het bijna uitsluitend over spoorprojecten die een bestuurlijke voorgeschiedenis kennen. Het gaat bijvoorbeeld om projecten die door een van de gewestelijke overheden aan de federale overheid zijn bezorgd, over het regionale verlanglijstje met de regionale spoorprioriteiten. In het besproken dossier van lijn 163 is dat echter niet het geval.

Het valt me op dat er voor dit soort van vragen weinig structuur, weinig lijn in zit. Blijkbaar kan er ad hoc bekeken worden of eventueel aanvullende spoorprojecten worden ontwikkeld. Een objectieve basis is daarin voor een groot deel afwezig. Het lijkt wel alsof een onderzoeksfase ingezet wordt als een bepaalde vragende

regio maar hard genoeg op tafel klopt. Ik mis een langetermijnplanning, er zit weinig lijn in. Dat gaat overigens ook op voor de uitingen van de heer Gilson over de eventuele sluiting van spoorlijnen. Die uitspraken zitten in dezelfde lijn: er is heel weinig houvast, weinig langetermijnplanning. Het investeringsbeleid voor een dergelijk belangrijk beleidsdomein mag naar mijn mening wel wat sterker gefundeerd zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De participatie van de CRB en de NAR bij de opmaak van de beheerscontracten" (55020635C)

19 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La participation du CCE et du CNT à l'élaboration des contrats de gestion" (55020635C)

19.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Op 29 juni 2021 publiceerden de CRB en de NAR hun adviezen over de opmaak van de langverwachte nieuwe beheerscontracten met de NMBS en Infrabel.*

In deze interessante en nuttige adviezen stellen ze eveneens voor om hen blijvend te betrekken, ook na het geven van deze adviezen, bij de opmaak, de concrete uitvoering en de opvolging van beide beheerscontracten.

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

1) Hoe evalueert u de uitgebrachte adviezen van de CRB en de NAR (29/06/2021) over de aankomende beheerscontracten met de NMBS en Infrabel?

2) Zal u de CRB en/of de NAR betrekken bij de opmaak, uitvoering en/of opvolging van de nieuwe beheerscontracten met Infrabel en de NMBS? Op welke manier zal dit gebeuren? Welke rol zullen zij opnemen?

3) Welke andere instanties zullen verder betrokken worden bij de opmaak, uitvoering en/of opvolging van de nieuwe beheerscontracten met Infrabel en de NMBS? Graag een overzicht.

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, contacten en overleg met het middenveld zijn voor mij heel belangrijk. Er is al veel contact geweest tussen mijn medewerkers en ikzelf enerzijds, en de CRB en de NAR anderzijds.

In mei besprak het kabinet bijvoorbeeld het proces voor het opstellen van de beheerscontracten en de specificaties. Ikzelf ontving de CRB en de NAR op 30 juni. Zij presenteerden hun gezamenlijk advies over de toekomstige contracten. Daarna volgde een uitwisseling over het advies in kwestie. Hun advies is heel interessant en sluit sterk aan bij mijn doelstellingen, met name de dringende noodzaak om nieuwe contracten op te stellen, een strategische visie voor het spoor, alsook de duur van het meerjarige investeringsplan.

Belangrijke punten werden aangesneden, zoals het tariefbeleid, de rol van de NMBS in een geïntegreerd multimodaal mobiliteitssysteem en het onderhoud van de infrastructuur.

Naar aanleiding van de publicatie van de specificaties werd tussen mei en juni 2021 een brede raadpleging gehouden. Meer dan 45 institutionele en sociaal-economische actoren, passagiersverenigingen, gezinnen, jongeren, senioren en milieuactivisten deelden hun aandachtspunten en suggesties met ons. Het doel is een solide beheerscontract op te stellen dat beantwoordt aan de verwachtingen van het maatschappelijk middenveld. Dat zijn belangrijke belanghebbenden die ook in de toekomst zullen worden geraadpleegd, bovenop de verplichte contacten waarin is voorzien.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schooltarieven van de NMBS voor jongeren die alternerend leren" (55020636C)

20 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tarifs scolaires de la SNCB pour les jeunes qui suivent une formation en alternance" (55020636C)

20.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, schoolgaande jongeren kunnen bij de NMBS genieten van voordelige formules voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de school, maar dat systeem is vooral gericht op de klassieke onderwijsvormen. Daarnaast bestaan ook vormen van alternerend leren, waarbij jongeren de school afwisselen met werkervaringen die zij op de werkvloer opdoen. Daarvoor moeten zij zich niet alleen naar de school begeven maar ook naar de werkvloer in kwestie.

Daar knelt het schoentje, daar de NMBS tot op vandaag geen aangepaste formules voor schooltarieven heeft die daaraan voldoen. Men kan immers slechts naar één vaste bestemming reizen. Daar zit dus een hiaat in de tarifiering van de NMBS. Mijnheer de minister, wilt u zo'n formule invoeren?

20.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, het advies van de CRB en de NAR raadt inderdaad aan dat jongeren die alternerend leren en werken, ongeacht hun opleidingsinstelling, van de schooltarieven van de NMBS moeten kunnen genieten voor hun woon-schoolverplaatsingen.

Op dit moment bestaat geen specifieke voordeelformule voor deze jongeren, omdat zij kunnen gebruikmaken van de twee huidige voordeelformules voor studenten. Zowel voor hun verplaatsingen naar school als voor hun verplaatsingen naar hun professionele opleiding kunnen zij gebruikmaken van het studentenabonnement en de Student Multi.

Naast de gekende instellingen voor alternerend leren, IFAPME, Espace Formation PME en Centrum voor Volwassenenonderwijs, Syntra Vlaanderen werd op 1 september 2021 ook het Institut für Aus- und Weiterbildung im Mittelstand erkend door de NMBS.

Uw andere vragen gaan over het beheerscontract waarover nu wordt onderhandeld. Het is dan ook voorbarig om daarover nu te communiceren.

20.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik had gehoopt van u onmiddellijk een ja te horen: "Ja, we komen de schoolgaande jeugd tegemoet met een aangepast tarief." U blijft terughoudend en verwijst naar de lopende gesprekken rond het beheerscontract. We zullen zien wat die opleveren, maar in elk geval hoop ik dat er een aangepaste formule komt voor scholieren in een systeem van alternerend leren.

Net zoals de NMBS haar tariefformules moet herzien door het toegenomen thuiswerk, moeten we ook hier de blik verruimen. Zo kunnen we hopelijk ook de schoolgaande jeugd overtuigen om blijvend voor de trein te kiezen.

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

21 **Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne Charleroi-Maubeuge" (55020654C)**

21 **Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De lijn Charleroi-Maubeuge" (55020654C)**

21.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis décembre 2018, la SNCB a développé une nouvelle offre de liaison ferroviaire entre Charleroi et Maubeuge avec comme destination finale Paris. Cette offre est une réponse très insuffisante à la suspension du Thalys wallon depuis le 1^{er} avril 2015.

Cette ligne manque d'une véritable politique de promotion de la SNCB digne de ce nom. Ce manque de mise en valeur est d'autant plus regrettable qu'une évaluation de la ligne était prévue après deux ans de fonctionnement, soit fin 2020. L'analyse a été lancée en décembre dernier au sein de la SNCB.

Mon collègue, Julien Matagne, a interpellé le ministre Henry plusieurs fois à ce sujet. Votre homologue wallon a déclaré que la ligne mobilisait des effectifs nombreux et représentait un coût d'exploitation important pour peu de succès. Il a ajouté qu'il défendrait néanmoins le dossier auprès de vous, ce qui me semble logique de la part d'un ministre Ecolo. Nous avons maintenant deux ministres Ecolo, ce qui est extraordinaire. Cela doit nous réussir!

Monsieur le ministre, la SNCB vous a-t-elle communiqué les résultats de son étude sur le potentiel de la

ligne? À défaut, avez-vous demandé de pouvoir en disposer? Avez-vous pu prendre connaissance du bilan du processus d'évaluation mené par la SNCB en décembre 2020?

Lors de la mise en place de cette ligne, la volonté de la SNCB était que ces trains deviennent des trains directs de et vers Paris en 2020-2021. Cette volonté est-elle maintenue? Avez-vous insisté auprès de la SNCB pour que cette ligne soit mise en valeur et fasse l'objet d'une véritable campagne de promotion? Le ministre Henry s'est-il entretenu avec vous à ce sujet? Si oui, quelles ont été les décisions prises suite à cet entretien?

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, je parle avec mon excellent collègue, Philippe Henry, comme vous parlez avec votre excellent collègue, Julien Matagne. Cela dit, j'apprécie que vous posiez également des questions sur d'autres arrondissements électoraux que le vôtre.

Vous connaissez notre ambition en matière de rail et de connexions ferroviaires. C'est une ambition qui dépasse les frontières de notre pays, avec une attention portée aux liaisons transfrontalières comme l'axe Bruxelles-Luxembourg dont nous venons de parler.

Une nouvelle structure tarifaire internationale a été introduite le 1^{er} février 2021 pour rendre l'offre transfrontalière plus lisible, plus cohérente et plus attractive, avec pour conséquence une baisse de prix pour la majorité des clients. Un nouveau tarif attractif a aussi été introduit pour les seniors. Il s'agit ici d'une décision qui a été prise avant mon entrée en fonction, mais que je salue évidemment.

J'ai été interpellé à de nombreuses reprises à propos de la ligne 130 Namur-Charleroi-Sud-Maubeuge, en particulier au sujet de la ligne 130A entre Charleroi-Sud et Maubeuge, y compris par mon collègue régional. C'est un réel sujet de préoccupation.

Comme prévu, la SNCB a dressé le bilan de cette ligne après deux ans d'exploitation. Cette analyse a porté sur les taux de fréquentation, les aspects opérationnels et les résultats financiers.

En termes d'exploitation, la SNCB m'informe que cette ligne Namur-Charleroi-Sud-Maubeuge a dû faire face à de nombreuses difficultés. L'année 2019 a été marquée par plusieurs suppressions liées à des facteurs externes à la SNCB, notamment par plusieurs chantiers d'infrastructures et par les grèves en France du 5 décembre 2019 au 12 janvier 2020.

Depuis mars 2020, les relations ont été fortement marquées par la crise sanitaire. La SNCB a d'ailleurs été contrainte d'interrompre la ligne entre le 18 mars et le 3 juillet 2020, en tout cas jusque Maubeuge. Dans ces circonstances, la SNCB m'informe que l'offre est financièrement déficitaire, ce qui est assez logique vu les conditions atypiques et difficiles.

Malgré les difficultés rencontrées, la ligne a été mise en avant dès son lancement en décembre 2018. En août 2019, une campagne digitale dédiée, ciblant la région de Charleroi, a été lancée. Depuis le lancement de l'offre, la SNCB a amélioré la visibilité de celle-ci dans l'outil de recherche d'itinéraires en ligne. Néanmoins, dans le contexte de la crise covid, la SNCB s'est vue contrainte d'annuler la campagne de promotion prévue en 2020, ce qui était cohérent puisque la destination finale n'était pas atteignable.

En parallèle de l'évaluation, la SNCB a mené une étude de potentiel afin d'explorer plusieurs alternatives à l'offre actuelle. L'évaluation après deux ans d'exploitation et l'étude de potentiel doivent à présent être évoquées avec les partenaires français avant d'être présentées aux organes de gestion de la SNCB.

Par ailleurs, je réalise à quel point cette ligne est importante pour les habitants de la région de la Haute-Sambre afin d'offrir une alternative crédible à la voiture individuelle et vu les difficultés de circulation dans la région.

Les problèmes que connaît cette ligne sont la conséquence, d'une part, d'un manque de moyens affectés par le passé pour cette ligne et d'autre part, d'un manque de vision dans les travaux de renouvellement effectués avant mon entrée en fonction.

Les conséquences de ces choix passés pour l'infrastructure ferroviaire et leur impact sur les usagers du train dans cette région me désolent, d'autant que vous connaissez ma volonté d'offrir un réseau performant à nos concitoyens. Aussi, portant une attention particulière à l'état de cette ligne 130A et aux investissements

nécessaires à sa restauration, j'ai demandé à Infrabel de préparer une mise à jour du dossier relatif à l'avancement des travaux, à la continuité de l'exploitation et aux besoins budgétaires nécessaires à sa remise en état de fonctionnement optimal. Il s'agit d'identifier les endroits où réaliser des investissements qui seraient directement productifs pour améliorer la vitesse commerciale ou la fiabilité de la ligne.

Bien que je ne puisse, à ce stade, pas m'engager sur un délai précis, celui-ci dépendant des moyens globaux disponibles pour le rail – que j'espère suffisants pour répondre aux besoins ferroviaires –, sachez que vous pouvez compter sur ma détermination à ce sujet.

21.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

J'insiste beaucoup sur l'évaluation. Certes, il y a eu une évaluation, mais vous avez bien précisé que les différentes difficultés rencontrées ne permettent pas d'avoir une évaluation positive. Cela est tout à fait normal.

J'insiste également beaucoup sur l'étude de potentiel ainsi que sur les moyens globaux qui doivent être mis à disposition de la SNCB. Monsieur le ministre, blague à part, je disais déjà cela à vos prédécesseurs qui géraient la SNCB. Vous avez la chance extraordinaire de gérer cette matière qui, face à l'évolution climatique, est une des urgences pour améliorer tout ce que nous faisons en matière d'environnement. Vous avez de la chance, et vous devez avoir des capacités importantes pour défendre des budgets importants pour les années à venir au sein de votre gouvernement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende treinen op ons spoornet" (55020672C)**

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende treinen" (55022073C)**

22 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trains autonomes sur notre réseau ferroviaire" (55020672C)**

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains autonomes" (55022073C)**

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, uw voorganger, de heer Bellot, verklaarde in november 2019 in commissie dat er een studie lopende was van de NMBS en Infrabel over de mogelijke invoering van Automatic Train Operation of ATO, beter bekend als de zelfrijdende treinen, op ons spoornet. De conclusies werden kort nadien verwacht. Dat is intussen een kleine twee jaar geleden.

Ons land zit nog in de voorbereidende fase, maar in al onze buurlanden is men daar eind 2021 al mee aan de slag gegaan. In Duitsland werd begin deze maand de eerste volledig automatische trein vanuit Bremen ingelegd. In Frankrijk rijden vandaag semiautomatische treinstellen rond. In Nederland werkt men de laatste proefprojecten af.

Interessant is dat ook Luxemburg binnenkort de ATO2-voertuigen zal invoeren. Zij zouden daarbij ook ons nationaal spoornet gebruiken. Het gaat hier om semiautomatische toestellen. Dat betekent dat de start- en stopprocedures geautomatiseerd zijn, maar dat er wel nog een treinbestuurder aanwezig is. De deuren zijn nog manueel. Er kan bij noodzakelijke interventies ook nog manueel tussenbeide worden gekomen. Interessant is ook dat de technologie voor de Luxemburgse toestellen afkomstig is van een onderzoeksinstelling in Charlerloi.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat Luxemburgse ATO2-treinen weldra op ons netwerk zullen rondrijden? Hebt u daarover overleg gehad met uw Luxemburgse collega? Is ons spoornet voldoende uitgerust om die treinen volledig operationeel te laten rondrijden?

Hoever staat het inmiddels met het voorbereidende onderzoek bij de NMBS en Infrabel?

Wat is uw visie op de toekomst van automatische treinbesturing op ons spoornet?

22.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, tijdens de commissievergadering van

23 oktober 2020 stelde ik u reeds enkele vragen over de zelfrijdende trein. Toen klonk het nog dat de NMBS geen onmiddellijke plannen had om met zelfrijdende treinen tests uit te voeren. Op 12 november berichtte *De Tijd* dat Infrabel met de spoorwerken in de Noord-Zuidverbinding en de implementatie van ATO wel tests wil uitvoeren met zelfrijdende treinen. Hoewel het project voordien nog werd afgeschoten, wordt nu wel erg uitgekeken naar de beslissing van de NMBS ter zake.

Mijnheer de minister, welke zijn de nieuwe elementen inzake de zelfrijdende trein?

Wat zijn de concrete plannen van Infrabel? Welke timing houdt Infrabel in verband met de zelfrijdende trein aan?

Welke contacten werden er intussen gelegd tussen Infrabel, de NMBS en eventueel andere operatoren omtrent de zelfrijdende trein? Wat is het resultaat van die gesprekken?

Indien de NMBS bij haar standpunt blijft en geen tests wil uitvoeren met een zelfrijdende trein, welke andere opties bekijkt Infrabel dan om toch een proefproject te kunnen uitvoeren?

Wordt er ook een proefproject overwogen voor cargotreinen? Welke zijn de mogelijkheden? Is er vanuit de cargosector reeds interesse getoond?

22.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, mevrouw Verhaert, een technologische oplossing als ATO moet onder meer worden bekeken in het licht van de verzadigde Noord-Zuidverbinding. Die verbinding zorgt er nu immers voor dat ons spoorsysteem minder robuust kan worden en dat incidenten leiden tot vertragingen en vervolgvertragingen.

De gewenste capaciteit op ons spoornet is afhankelijk van onder andere de geconsolideerde vraag naar rijpaden van internationale en nationale operatoren, van het transportmodel waarvoor wij kiezen, van de evolutie van de modal shift, van de gewenste robuustheid van de infrastructuur en van de gewenste stiptheid. Welke capaciteit nodig is op de Noord-Zuidverbinding, zal ook het onderwerp uitmaken van het beheerscontract, waarover wij aan het onderhandelen zijn.

Om meer treinen op de Noord-Zuidverbinding te laten sporen, zijn er verschillende oplossingen, die samen door Infrabel en de NMBS worden onderzocht, zonder enig compromis voor de veiligheid. ATO op alle treinen is een van de denksporen die worden onderzocht. Het is in essentie een zogenaamd on-boardstelsel dat het spoorsysteem toelaat een potentieel beperkt aantal rijpaden extra aan treinoperatoren toe te kennen over een bepaalde periode.

Infrabel en de NMBS evalueren de verschillende denksporen op hun kosten en baten en volgen daarbij ook de testresultaten van onze buurlanden op. Voor een beslissing genomen wordt, moet ook nagegaan worden of de veeleer beperkte voordelen tegen de hoge kostprijs opwegen en of er andere opties zijn om de capaciteit op te drijven die mogelijk goedkoper zijn.

Technologische *feasability tests* werden eerder uitgevoerd op een aantal AR41-treinen.

Het rollend materieel moet hierbij worden uitgerust met een ATO-inrichting voor het besturen van de trein onder het toezicht van de bestuurder en het ETCS. In een eerste fase kan het ATO-systeem aan boord van een trein autonoom werken door de trein te laten rijden met een door het systeem berekende optimale snelheid tussen twee knooppunten. In een tweede fase zou Infrabel moeten beschikken over een verkeersbeheersysteem dat gekoppeld is aan ATO. Het systeem zou dan de nodige instructies geven aan de ATO aan boord om de tocht van de trein te regelen door de volledige werking van het spoorwegsysteem te optimaliseren. Het gaat hierbij dan onder andere over de optimale snelheid om de dienstregeling te respecteren en de optimale capaciteit van de infrastructuur door onder groene signalen te rijden, waarbij rekening wordt gehouden met verkeersincidenten in realtime.

Zoals u suggereerde, kan ATO inderdaad energiebesparingen opleveren. Dat is belangrijk, maar het gaat veeleer om een gevolg. ATO kan hoogstens een aanvullend middel zijn boven op de andere acties die rechtstreeks energiebesparingen tot doel hebben en die al lopende zijn bij de NMBS, zoals de installatie van energiemeters op de treinen, het stimuleren van energiezuinig rijdende treinen, de verhoging van de energierecuperatie bij het remmen en de inzet van nieuwe M7-rijtuigen, die veel zuiniger zijn dan ouder materieel.

Volgens mijn informatie hebben de Luxemburgse spoorwegen inderdaad een dertigtal met ATO uitgeruste Concoriatreinen van Alstom gekocht. De ATO wordt bij wijze van proef geactiveerd op een lijn van het CFL-netwerk en op een prototype trein. CFL is van plan ATO over 5 jaar op haar volledige netwerk te activeren. De NMBS is geen deelnemende partij in de ATO van CFL. Ons spoornet is nog niet voldoende uitgerust om treinen met ATO-technologie te ontvangen. Eerst moet ons netwerk uitgerust zijn met een *full supervision* variant van ETCS niveau 1 of bij voorkeur zelfs niveau 2.

Daarnaast zijn er specifieke aanpassingen nodig om de verkeerssturing te koppelen aan de besturing van de trein.

Wat uw laatste vraag betreft, kan ik dus antwoorden dat onze infrastructuur helaas nog niet voldoende is uitgerust met ETCS om over te stappen op ATO. Het Luxemburgse netwerk is wel volledig uitgerust. Ik feliciteer onze Luxemburgse collega's daarmee. We hebben bovendien ook geen grote assen waar dat momenteel al rendabel zou zijn.

22.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik ben blij te horen dat er eindelijk stappen vooruit worden gezet. Ik heb ook vernomen dat wordt onderzocht om ATO in te zetten, niet alleen op de Brusselse Noord-Zuidverbinding, maar op alle treinen. Het verheugt me dat er eindelijk voortgang komt in dat dossier. Ik begrijp dat er nog heel wat moet gebeuren aan de infrastructuur, maar we leven op hoop. Als we zien dat de buurlanden op dat vlak verder staan dan wij en daarbij bovendien gebruikmaken van Belgische technologieën, dan is het jammer dat wij achterstand hebben opgelopen. Ik blijf er wel benieuwd naar hoe ATO in de toekomst ingevoerd kan worden.

22.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Het is goed om te horen dat er toch een aantal stappen worden gezet. Toch blijft het belangrijk om ons spoorweg futureproof te maken en die trein niet te missen. ATO kan een belangrijke schakel zijn om de ambitie om overal elk halfuur een trein te laten rijden, waar te maken.

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

23 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorkeursbehandeling voor Reprocover bij openbare aanbestedingen" (55020677C)**

23 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le traitement préférentiel dont bénéficie Reprocover dans le cadre d'adjudications publiques" (55020677C)**

23.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 17 augustus 2021 hebt u een bezoek gebracht aan het Waalse bedrijf Reprocover, gespecialiseerd in het recyclen van plastic, een prachtige technologie. Het moederbedrijf Simonis werkt al langer samen met onder andere de NMBS en Infrabel.

Ik viel echter van mijn stoel toen ik de berichtgeving over uw bezoek las. U hebt daar immers volgens *La Meuse* verklaard dat u de beheerscontracten van Infrabel zo zou willen schrijven dat Reprocover meer kans zou maken bij de openbare aanbestedingen, wat natuurlijk een ernstige misser zou zijn in het mededingingsrecht.

Ten eerste, klopt dat citaat? Wordt u ter zake correct geciteerd of is daarin een fout gebeurd?

Ten tweede, indien het citaat correct is, wat is dan precies uw intentie? Hoe zal u het beheerscontract herschrijven met het oog op de belangen van één specifiek Waals bedrijf? Is het voor u als voogdijminister een verstandige zet om één specifiek bedrijf te bevoordelen, en dat dan nog via het opstellen van een beheerscontract? Meent u dat u dat kan maken en dat u een dergelijke voorkeursbehandeling kan geven? Is dat verzoenbaar met de wetten inzake overheidsopdrachten?

Ten slotte, vreest u niet dat u, door dergelijke verklaringen af te leggen, de objectiviteit van de uiteindelijke gunning in het gedrang dreigt te brengen en zelf aanleiding dreigt te geven tot mogelijke betwistingen bij de gunning van mogelijke toekomstige contracten aan Reprocover?

23.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Roggeman, ik dank u voor uw belangstelling voor mijn bezoek aan openbare en particuliere actoren en voor mijn verklaringen in de pers.

Anderzijds accepteer ik uw toespelingen natuurlijk niet. Niets ligt verder van mijn manier om aan politiek te doen dan wat u hier suggereert.

De discussie in kwestie gaat over de criteria die worden meegenomen in openbare aanbestedingen. Volstaan de huidige criteria om producten uit de circulaire economie op te nemen? Zijn er voldoende handvatten om voor voldoende milieuvriendelijke en innoverende producten te kiezen? Dat zijn de vragen die op dit moment worden bestudeerd, die in vele gevallen geldig zijn en waarop ik dan ook nog geen definitieve antwoorden heb.

Duidelijk is wel dat ze antwoorden verdienen, wat ik al in mijn beleidsverklaring heb gesteld.

Naast het feit dat ze ethisch onberispelijk moeten zijn, moeten de NMBS en Infrabel als publieke ondernemingen voorbeeldig zijn op het vlak van milieu. Ik werk eraan in het kader van hun toekomstige contracten met de federale Staat.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik had eigenlijk gehoopt dat u zou verklaren dat u door de krant verkeerd geciteerd werd en dat dat citaat niet klopte. Ik stel vast dat dat niet het geval is. U lijkt mij toch wel in de grijze zone te zitten van het wettelijk toelaatbare door te verklaren dat u afspraken met een openbaar overheidsbedrijf dusdanig wil herschrijven ten gunste van één onderneming. De wet op de overheidsopdrachten is er net om politieke inmenging te voorkomen. Daarmee steekt u toch behoorlijk ver uw nek uit. We zullen zien wat er van komt en of dat inderdaad zal leiden tot meer contracten bij Reprocover en minder juridische betwisting ter zake.

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

24 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De automatisering van taken in de spoorsector" (55020680C)**

24 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'automatisation de tâches dans le secteur ferroviaire" (55020680C)**

24.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, volgens de CEO van Infrabel, de heer Gilson, wordt zijn bedrijf geblokkeerd in de uitbouw van verschillende industriële projecten. Dat blijkt uit een citaat van hem dat hij onlangs liet optekenen in *La Libre Belgique*, luidende: "Aujourd'hui, nous sommes bloqués dans certains projets industriels."

Hij voegt eraan toe dat er volgens hem nog te veel taken manueel dienen te gebeuren bij de werking van het spoor. Als voorbeelden geeft hij onder andere de manuele verandering van spoorwissels en het manueel smeren van rupsbanden.

Mijn vragen daarover zijn de volgende. Bent u voor- of tegenstander van automatisering van opdrachten binnen de spoorsector? Hoe verklaart u dat de heer Gilson aangeeft dat hij zich geblokkeerd voelt, wat de automatisering van die taken betreft? Ziet u daar als voogdijminister een reden voor? Zitten Infrabel en uzelf op dezelfde lijn inzake technologische innovatie en automatisering in de spoorwegsector? Heeft Infrabel ramingen van de mogelijke kostenbesparingen die ze zou kunnen realiseren door automatisering?

24.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, de treinreiziger verwacht stipte, comfortabele en meer treinen. Automatisering en innovatie op het vlak van infrastructuur moeten dan ook bijdragen tot een beter treinaanbod, zowel kwantitatief als kwalitatief. Automatisering van taken is de realiteit van vandaag en Infrabel is daarop geen uitzondering.

De afgelopen jaren is een aanzienlijke productiviteitswinst geboekt dankzij verschillende programma's in deze materie. Een van de meest indrukwekkende realisaties is ongetwijfeld de concentratie van seinposten. Infrabel wil deze weg verder bewandelen om zo een echte modal shift te bevorderen.

Deze innovaties zijn belangrijke instrumenten voor de ontwikkeling van het Belgische spoorwegnet. *Optimal traffic management* of het gebruik van geavanceerde technologieën, zoals *flow management* en *capacity management*, zal in perfecte veiligheid de capaciteit van ons netwerk vergroten.

Ik kan u een aantal voorbeelden geven van bestaande operationele en strategische

transformatieprogramma's die de efficiëntie van Infrabel verder kunnen verhogen. New TW (Travaux/Werken) streeft naar het invoeren van nieuwe methoden opdat de uitvoering van werken een minimale impact zou hebben op het treinverkeer. Master Data Infrastructure heeft tot doel gegevensbronnen te verenigen door digitalisering om hun levenscycluskosten te optimaliseren.

Supply chain management heeft als doel een organisatie uit te rollen op basis van *service point maintenance*, om interventietijden op het netwerk te beperken en om voorraden beter te beheersen. Deze voorbeelden tonen aan dat Infrabel wel degelijk vooruitgang boekt met verschillende projecten in het kader van de automatisering van taken. U weet ook dat Infrabel een enveloppe voor automatisering heeft ontvangen in het kader van de Europese RRF-middelen. Dat lijkt mij een belangrijk doel voor de toekomst.

24.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord verwondert mij een beetje, want het kwam op mij over als een zeer defensieve toelichting over de noodzaak van automatisering, hoewel dat natuurlijk subjectief is. Voor alle duidelijkheid, ik ben daar absoluut voorstander van, dus mijn vraag was niet in die zin opgesteld.

De afgelopen jaren zijn er bij Infrabel inderdaad aanzienlijke efficiëntiewinsten gerealiseerd, mede dankzij automatisering en de spoormedewerkers zelf. De Zweedse coalitie heeft daar in de vorige legislatuur ook intensief op ingezet. Ik begrijp uit uw toelichting dat u op dezelfde wijze wilt voortgaan, maar ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over het feit dat de heer Gilson zelf een probleem ziet bij de realisatie van de moderniseringsprojecten. Blijkbaar zit er daar toch een kink in de kabel, maar daarover hebt u geen toelichting gegeven. Wij hebben het raden naar wat daarvan de reden is. Ik vind het jammer dat u daarover vandaag geen duidelijkheid kunt geven.

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

25 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het speciale treinabonnement voor telewerkers" (55020781C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject inzake flexibele abonnementen bij de NMBS" (55021022C)

25 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'abonnement de train spécial pour télétravailleurs" (55020781C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote d'abonnements flexibles à la SNCB" (55021022C)

25.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Momenteel loopt bij de NMBS een proefproject: het FlexAbo. Het gaat om een digitaal abonnement dat zo'n 6.000 à 7.000 (telewerkende) werknemers via hun werkgever aangeboden krijgen. Het abonnement bevat een aantal ritten die tijdens een bepaalde periode kunnen geactiveerd worden.

Na een evaluatie zou minister Gilkinet het systeem in januari willen uitbreiden naar de hele bevolking, inclusief bedrijven en overheidsdiensten. Daarvoor zou het hele systeem wel moeten aangepast worden.

1. Kan de minister bevestigen dat hij een uitbreiding van het systeem wil laten doorvoeren?
2. Vond de evaluatie van het proefproject reeds plaats? Zo ja, wat waren de conclusies en eventuele problemen/pijnpunten?
4. Had de minister voorafgaandelijk aan zijn wens om het systeem uit te breiden overleg met de NMBS over de haalbaarheid van zijn wens? Zo ja, wat was het standpunt van de NMBS?
4. Welke ingrepen, maatregelen of acties zouden nodig zijn om tot een uitbreiding van het systeem voor de gehele bevolking te komen?
5. Wat zou de budgettaire impact zijn van de uitbreiding naar de hele bevolking?
6. Welke (flexibele) abonnementsformules zouden mogelijk zijn voor telewerkers?
7. Zullen er ook nieuwe (flexibele) abonnementsformules komen voor andere doelgroepen?

25.02 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, le télétravail s'est installé dans les habitudes de nos concitoyens qui sont de plus en plus demandeurs, demandeurs toutefois d'un télétravail partiel. Pour

s'adapter à cette demande, la SNCB a lancé en juin dernier un projet pilote d'abonnements flexibles pour les trajets domicile-travail. Contrairement à l'abonnement mi-temps, ce projet offre au voyageur une plus grande liberté pour déterminer ses déplacements. Ce projet vise entre 6 000 et 7 000 travailleurs. On en attend l'évaluation fin 2021 pour un déploiement début de l'année prochaine.

Aujourd'hui, nous sommes à mi-parcours de ce projet pilote. Monsieur le ministre, ce projet a-t-il, à ce stade, atteint le nombre de voyageurs visés? Des tendances se dégagent-elles déjà? Compte tenu du fait qu'à Bruxelles le télétravail, s'il n'est plus obligatoire, est encore fortement encouragé, comment cette donnée sera-t-elle intégrée dans l'évaluation du projet pilote?

Je vous remercie pour vos réponses.

25.03 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer de voorzitter, Mme Zanchetta, mijnheer Troosters, de NMBS is inderdaad begonnen met een proeffase met zeven bedrijven tussen juni en september. De werknemers van die bedrijven kunnen de verschillende formules van het Flex Abonnement uitproberen. Een mogelijkheid is om zes of acht reisdagen te gebruiken over een periode van een maand. Een andere mogelijkheid is om tachtig of honderdtwintig reisdagen te gebruiken over een periode van twaalf maanden. Die aanbiedingen zijn speciaal bedoeld voor werknemers die twee tot drie dagen per week naar hun werk reizen. Voor wie meer dan drie dagen per week naar het werk reist, blijft het voltijds abonnement het voordeligste aanbod.

Cette phase pilote est encore en cours et, comme initialement communiqué, une évaluation de celle-ci est prévue pour la fin de l'année. Je ne peux donc vous donner les réponses que vous espérez, madame Zanchetta, et j'en suis désolé.

La phase de commercialisation de ces nouvelles formules est prévue dans le courant du premier semestre 2022. Une date précise n'a pas encore été fixée. De même, le plan de déploiement est encore à confirmer. En attendant cette commercialisation, l'abonnement mi-temps, qui existe déjà, reste une bonne alternative pour les travailleurs qui ne viennent pas chaque jour au bureau et qui, vraisemblablement, sont plus nombreux après le covid qu'avant le covid.

25.04 **Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Wij volgen dit verder op.

25.05 **Laurence Zanchetta (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Nous attendrons la fin de l'année pour avoir l'évaluation de ce projet.

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

26 **Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état des lieux et l'appel à projets européen concernant la liaison ferroviaire Dinant-Givet" (55020816C)**

26 **Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stavaza en de Europese projectoproep inzake de treinverbinding Dinant-Givet" (55020816C)**

26.01 **Jean-Marc Delizée (PS):** Monsieur le ministre, nous avons souvent débattu de ce projet. Depuis quelque 25 ans, on parle de manière épisodique de la réouverture éventuelle de la ligne ferroviaire 154 entre Dinant et Givet.

Sous la précédente législature, votre prédécesseur, M. Bellot, avait annoncé en 2018 la réalisation d'une étude de faisabilité et technique concernant cette ligne. Cette étude devait également mettre en lumière les possibilités techniques de création d'un cheminement piéton ou cycliste indépendant, adjacent à la voie ferrée. Ce financement avait été envisagé avec une contribution des autorités françaises.

Le lancement par l'Union européenne d'un appel à projets pour financer des projets stratégiques transnationaux de liaisons ferroviaires a relancé la réflexion sur ce dossier. Pour y participer, une décision de principe devrait être prise d'ici à la fin de cette année.

L'étude de faisabilité technique et économique a-t-elle été lancée à ce jour par M. Bellot ou par vous-même? Le cas échéant, où en est-elle?

Quel est le coût de ladite étude et comment est-elle financée? Quelle part est-elle prise par les autorités

françaises, de manière formelle?

J'aurais voulu aussi connaître votre opinion sur la combinaison d'une activité ferroviaire sur cette ligne avec un cheminement cycliste de type RAVeL. Le cas échéant, sous quelles conditions techniques et de sécurité et avec quels investissements supplémentaires cela pourrait-il se faire?

Quelle est la position de la SNCB et d'Infrabel quant à la possible réouverture de la ligne 154 sur ce tronçon?

En ce qui concerne l'appel à projets européen, comptez-vous donner un accord de principe pour ce projet de coopération franco-belge visant à rouvrir la ligne Dinant-Givet à l'horizon 2050?

26.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Delizée, 2050! Je me souviens surtout de 2007 lorsque, jeune parlementaire, j'interrogeais le ministre de l'époque sur la possibilité de rouvrir cette ligne Dinant-Givet. C'est un dossier que je connais bien pour l'avoir défendu en tant que jeune parlementaire. Ici je répondrai en tant que jeune ministre d'un an.

Les autorités françaises développent également un intérêt pour la réouverture de la ligne, comme j'ai pu m'en rendre compte lors de ma première rencontre avec le ministre français en charge des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, qui nous a fait l'honneur d'une visite à Bruxelles. C'est un des sujets qu'il souhaitait aborder avec nous.

Lors de cette rencontre, nous avons convenu de signer prochainement une convention dans laquelle il sera demandé à SNCF Réseau et à Infrabel de réaliser une nouvelle étude de faisabilité et de potentiel parce que je n'ai pas trouvé cela dans mes cartons en prenant, il y a un an, mes fonctions de ministre de la Mobilité.

Les échanges se sont ensuite poursuivis entre Infrabel et la SNCB, les représentants français et mon cabinet, ce qui nous a permis d'identifier clairement les points centraux devant faire l'objet d'une nouvelle étude de faisabilité et de potentiel de cette réouverture, le périmètre de l'étude, son financement, son planning prévisionnel ou encore, l'intégration de modes de déplacement doux à l'éventuelle future réouverture de la ligne.

Je suis conscient, en tant que quasi local, que l'étape d'aménagement d'une section du RAVeL le long de cette voie est un projet important à la fois pour la mobilité douce dans la région, comme pour le tourisme dans cette très belle Haute-Meuse. Cela représente un enjeu de sécurité pour les cyclotouristes et autres touristes quotidiens.

Concrètement, un budget de 420 000 euros a été évoqué avec un engagement du gouvernement français à hauteur de 300 000 euros et 120 000 euros pour la Belgique. Il est convenu d'étudier le potentiel voyageurs de manière plus large à savoir, le potentiel ferroviaire entre Charleville-Mézières où des TGV en direction de toute la France ou presque démarrent, et Bruxelles, dont le tronçon Dinant-Givet est manquant. Cette étude démarrera dès la signature de ladite convention que j'espère la plus rapide possible.

Pour le moment, la balle est dans le camp français. Nous attendons leur proposition et nous verrons ensuite, sur la base de cette étude, les projets prioritaires en termes de liaison transfrontalière entre nos pays.

26.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, je vais donner en tant que jeune président, ma réplique au jeune ministre que vous êtes.

Je vous remercie pour vos réponses. Je suis un peu surpris de l'information selon laquelle vous n'avez pas trouvé de dossier dans les cartons. Je ne sais pas si vous nous dites qu'il y a eu un effet d'annonce. Il avait été affirmé qu'une étude était financée et serait lancée. Nous étions en 2018-2019. Nous sommes deux ans plus tard et apparemment, effectivement comme vous le dites, aucune étude n'a été réalisée. Elle est en perspective d'une convention signée avec une part non négligeable des autorités françaises, ce qui ne m'étonne pas car ils sont très demandeurs sur ce dossier et nous le savons.

En ce qui concerne l'appel à projets européen, cela signifie-t-il que la Belgique pourrait engager un accord de principe avant la fin de l'année dans ce projet Connecting Europe Facility? Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre réponse.

26.04 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Delizée, ce n'est pas ce que j'ai dit. Il faut d'abord réaliser une étude de faisabilité et de potentiel. Dans le cadre de Connecting Europe Facility, comme je l'ai déclaré tout à l'heure en réponse à diverses questions sur l'axe Bruxelles-Luxembourg, il y a d'autres priorités et des dossiers qui sont plus mûrs que celui-là. Nous sommes évidemment dans des engagements à court terme.

26.05 Jean-Marc Delizée (PS): Je voulais être bien sûr de la portée de la réponse. J'entends bien qu'il y a d'autres projets prioritaires. Cela veut dire que l'étude ne sera pas réalisée d'ici la fin de l'année, et que l'inscription de Dinant-Givet ne se fera vraisemblablement pas dans ledit appel européen.

26.06 Georges Gilkinet, ministre: Vous-même parliez d'une échéance à 2050 à la fin de votre intervention. Je ne sais pas si ce sera aussi loin. Mais ce ne sera pas d'ici 2024.

26.07 Jean-Marc Delizée (PS): Pour l'appel à projets, il faut répondre avant la fin de l'année, à court terme. La réalisation des projets est à l'échéance 2050. C'est le *timing*. C'est effectivement une longue échéance. Après, y aura-t-il d'autres appels à projets dans les années futures? Je n'en sais rien. Ce ne serait pas pour l'appel à projets qui va arriver incessamment. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dépollution de sites pollués" (55020861C)

27 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sanering van vervuilde terreinen" (55020861C)

27.01 Benoît Piedboeuf (MR): *"Monsieur Gilkinet, les organismes dont vous avez la tutelle ou la surveillance, comme la SNCB et Infrabel, sont titulaires dans notre pays, de zones ou anciennes zones soit d'ateliers soit de gares. Certaines de celles-ci sont des sites pollués qui sont sortis de toutes activités économiques puisque les entreprises qui auraient la volonté de s'y installer doivent réaliser une dépollution couteuse alors que, sur base du principe « pollueur-payeur », on pourrait s'attendre à ce que le propriétaire prenne en charge la dépollution du site.*

Un exemple en province de Luxembourg concerne une société de renommée internationale spécialisée dans la fabrication, qui doit pour son activité disposer de voies ferrées pour la manipulation des engins et qui ne trouve pas de solutions d'installation sur des sites abandonnés et pollués à cause du fait qu'elle doit financer leur dépollution. Compte tenu de votre orientation environnementale large, quelles mesures allez-vous prendre pour inverser cette situation anti-économique ?

Je vous remercie de votre réponse."

27.02 Georges Gilkinet, ministre: La SNCB et Infrabel respectent bien évidemment les législations régionales en vigueur en matière d'assainissement des sols. Ces législations ne relèvent pas de mes compétences, je vous invite donc à prendre contact, par le biais d'un collègue régional, avec les ministres régionaux compétents.

Infrabel m'informe néanmoins qu'elle suit une triple stratégie en matière de dépollution de sites. D'abord, elle réalise les études et dépollutions imposées par la législation pour les pollutions historiques présentes sur les terrains d'Infrabel. Deuxièmement, elle suit les législations régionales – wallonne, flamande et aussi bruxelloise – instaurant une gestion rigoureuse des terres polluées au moyen d'une traçabilité des mouvements de terre. Troisièmement, elle gère les pollutions nouvelles dues à des incidents, le cas échéant pour compte de tiers lorsque ceux-ci sont responsables de ladite pollution.

En ce qui concerne la dépollution d'un site en cas de vente, la dépollution dépend bien entendu du projet qui sera ultérieurement développé par l'acquéreur. En effet, le type de dépollution à réaliser pour la création d'un parking n'est pas la même que pour la réalisation d'une habitation, évidemment. La dépollution est donc logiquement laissée à charge de l'acquéreur et non à charge du contribuable. De cette manière, le coût de la dépollution n'est pas pris en compte dans le montant de la vente. La dépollution en tant que telle sera assumée par l'acquéreur sur la base de son projet et non sur une dépollution totale du site si cela ne s'avère pas nécessaire.

27.03 Benoît Piedboeuf (MR): Je ne partage évidemment pas votre point de vue. Je prends le cas de la société CML, installée à Libramont. Elle a reçu la visite du directeur d'Infrabel et de différents ministres à de nombreuses reprises. C'est un modèle de développement intelligent et performant, qui a d'ailleurs suscité l'intérêt d'Infrabel, mais aussi de sociétés internationales. Cette société, qui est à l'étroit à Libramont, souhaite pouvoir s'installer à Bertrix. Pour ce faire, elle doit en dépolluer le site de l'ancienne gare.

J'avais déjà visité d'autres endroits avec CML, notamment au Grand-Duché de Luxembourg. Il est dommage de perdre du temps à chercher une solution alors que justement, CML travaille à la réalisation de machines de haute technicité, avec une batterie d'ingénieurs à son service. Encore récemment, la visite a permis de constater que, d'une part, Infrabel faisait confiance à cette entreprise puisqu'elle lui a passé des commandes, et d'autre part qu'il existe un problème à résoudre au niveau de son extension. Il faudrait donc résoudre le problème de la charge de la dépollution pour l'entreprise.

*Voorzitter: Tomas Roggeman.
Président: Tomas Roggeman.*

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

28 Questions jointes de

- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55020862C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Park & Ride de Viville" (55021409C)

28 Samengevoegde vragen van

- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55020862C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De park-and-ride in Viville" (55021409C)

28.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Monsieur le président, monsieur Gilkinet, un dossier emblématique pour la mobilité et pour la ville d'Arlon est le célèbre dossier du Park and Ride de Viville. Dans le cadre de mes responsabilités aux Chemins de fer luxembourgeois, de mes contacts nombreux avec les membres du CA et de mes relations avec le gouvernement luxembourgeois, il est apparu qu'au-delà de toutes les autres idées pour encourager la diminution du trafic routier, le Park and Ride d'Arlon était une priorité tant pour les autorités locales que pour nos collègues luxembourgeois. Dès lors, pourriez-vous expliquer pourquoi vous n'en faites plus une priorité? Comment envisagez-vous de faire de ce site, au centre de cette zone transfrontalière, un vrai pôle de développement?*
Je vous remercie de vos réponses.

28.02 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, votre prédécesseur n'a jamais répondu en détail aux questions que je lui posais concernant son projet: sa maquette, le budget et les investissements à prévoir pour sa concrétisation. Vous avez, d'ailleurs, déclaré avoir trouvé ce dossier "en friche" au moment de prendre vos fonctions en octobre 2020. Je m'en souviens très bien.

Pourtant les réponses que vous m'apportez depuis lors ne sont pas plus précises. "Quand la rénovation de l'axe 3 sera terminée, on y pensera". "Les Park and Ride n'attirent personne et ça coûte très cher".

Dans ses réponses à ma collègue Anne-Catherine Goffinet, votre homologue wallon ne voit pas le lien, lui, entre le Park and Ride et l'axe 3. Il a également déclaré que la SNCB ne souhaitait plus intervenir dans les parkings. Je vous avais demandé de confirmer cela mais vous n'avez pas répondu. Ce serait triste si c'était le cas.

Monsieur le ministre, ces dossiers qui pourrissent dans la langue de bois, ce sont eux qui sont la cause du désintérêt des citoyens pour la gestion publique. Alors, de grâce, positionnez-vous clairement!

Finalement, la SNCB a-t-elle abandonné le projet? Dans l'affirmative, est-ce avec votre aval? Avez-vous confirmé cela aux CFL que vous connaissez probablement très bien? Sinon, à moins que vous ne souhaitiez également laisser le projet en friche à votre successeur, avez-vous un détail du plan de ce projet budgétisé? Concernant l'axe 3, la fin des travaux est-elle toujours prévue en 2027-2028? Infrabel disposera-t-elle bien des moyens suffisants pour y parvenir?

J'attends vos réponses avec impatience.

28.03 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Piedboeuf, monsieur Arens, je vous remercie de m'interroger une nouvelle fois sur ce projet de parking en gare de Viville. J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer à plusieurs reprises sur le sujet, la dernière fois lors de la commission du 6 juillet de cette année.

Vous le savez, une de mes nombreuses priorités est d'obtenir des moyens complémentaires pour finaliser les travaux de modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg. J'ai déjà répondu dans le détail à cette question. C'est une priorité que je partage, vous le savez également, avec mon excellent collègue luxembourgeois, François Bausch. Nous avons pu la rappeler ensemble lors du Sommet Gäichel du 31 août.

Ainsi, en plus des moyens complémentaires obtenus dans le cadre du plan de relance européen, une partie des 250 millions d'euros prévus pour le Rail dans le budget 2022-2024 sera consacrée à la modernisation de cet axe 3. Pour le surplus, je vous renvoie à la réponse que je vous ai donnée un peu plus tôt en séance.

Pour le futur – je l'ai déjà dit, mais je le répète – ma priorité est d'encore améliorer la fréquence des trains dans la province de Luxembourg et le Grand-Duché. Vous savez que de nombreuses décisions ont été prises, même avant moi, comme la liaison horaire entre Liège-Gouvvy et Luxembourg. L'objectif est de permettre à davantage de personnes de se déplacer en train vers la ville de Luxembourg qui constitue un pôle d'attraction professionnel pour les habitantes et habitants de la belle province de Luxembourg.

En réponse à vos questions sur le projet de parking de Viville, j'ai effectivement déclaré qu'il s'agissait de prendre le problème dans le bon sens et de donner la priorité à la desserte ferroviaire et ensuite d'envisager les meilleures solutions en termes de parking et d'accessibilité aux différents modes, ni plus ni moins!

Comme je vous l'ai dit dans ma précédente réponse, il y a pour le moment un train par heure à Viville, avec une rupture de charge à Arlon. Si on n'a pas d'abord résolu ce problème et posé des choix, le risque est d'investir d'une façon qui ne soit pas la plus optimale possible. C'est pourquoi je souhaite que la SNCB et les chemins de fer luxembourgeois étudient ensemble la meilleure manière d'améliorer la desserte ferroviaire.

Les discussions ont été amorcées entre les deux entreprises afin de commander une étude notamment pour ce qui concerne la compatibilité du matériel grand-ducal et belge et la possibilité de placer des trains supplémentaires. Une fois que nous aurons une vue complète et précise sur le développement de l'offre ferroviaire, nous ferons les choix les plus adéquats en matière de parking et d'accessibilité aux différents modes.

C'est dans ce sens que je souhaite envisager le problème et cet enjeu de parking.

28.04 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le ministre, je crois rêver quand je vous entends. Mais je ne vais pas polémiquer.

En revanche, monsieur le ministre, gouverner, c'est prévoir. Quand on voit le temps qu'il faut pour mettre des projets en œuvre, on peut se dire qu'on commencera à aménager le parking quand la liaison entre Bruxelles et Luxembourg sera, enfin, opérationnelle. Ce faisant, si on ne se met pas au travail dès maintenant, on ne sera jamais prêt en 2028.

Les Luxembourgeois en font une priorité. Tant François Bausch que la représentante du gouvernement à la CFL l'ont rappelé à de nombreuses reprises. On a d'ailleurs évacué la question de la solution Sterpenich parce qu'on a voulu donner la priorité au Park & Ride.

Si on ne s'attèle pas à la tâche et si on ne met pas les moyens en œuvre pour développer cette zone qui est sortie du champ économique et du champ de la mobilité, on n'y arrivera jamais. C'est donc, selon nous, maintenant qu'il faut se mobiliser.

Ma question rejoint celle que j'ai posée précédemment au sujet des sites pollués. Si on ne met pas la dépollution en marche dans des sites, ceux-ci sont sortis du champ économique. Ce sont pourtant des enclaves sur des provinces qui ont besoin de ce développement.

Comme je le disais, gouverner, c'est prévoir. Il faut donc prévoir et faire ce qu'il y a à faire. Ce faisant, je ne suis pas non plus du tout d'accord avec votre réponse. Je passe les détails puisque c'est un dossier que je

connais bien.

28.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Mais, malheureusement, je reste sur ma faim. "Dat ass net méiglech", dit-on en luxembourgeois. Ce n'est pas possible!

Nous avons besoin de ce parking, monsieur le ministre. Je suis tout à fait d'accord avec mon collègue, Benoît Piedboeuf, pour dire que c'est un dossier qui doit évoluer parallèlement à celui de l'axe 3 afin d'être prêt en 2025-2026-2027 pour accueillir encore beaucoup plus de voyageurs.

Quand je vois la sursaturation de l'autoroute qui va d'Arlon à Luxembourg, je ne comprends pas comment un ministre qui porte l'étiquette Ecolo n'agisse pas plus. Vous savez à quel point je respecte cette étiquette. En effet, si je n'ai jamais adhéré à votre parti, c'est parce que je suis plus écologiste que vous!

J'insiste donc, monsieur le ministre, pour que vous répondiez clairement à cette question et pour que vous vous battiez pour obtenir des crédits. Je sais que M. Roggeman sera de notre côté puisqu'il apprécie la province de Luxembourg. Je m'en rends compte lors de chaque réunion de commission.

Monsieur le ministre, battez-vous et nous réussirons ensemble!

28.06 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, je me bats d'abord pour avoir de l'argent pour faire rouler les trains. Après, nous déciderons où nous mettrons les parkings. En outre, il faut moins de temps pour réaliser un parking que pour finaliser l'axe 3. Je m'arrache les cheveux face à ce dossier, qui aurait dû être terminé bien avant mon entrée en fonction. J'essaie de remettre les choses dans le bon ordre et vous pouvez compter sur mon énergie et ma détermination.

28.07 Josy Arens (cdH): Ce sera quand même avant 2050! J'entends des dates qui me font plus que rêver! Je vous souhaite un bon travail pour que nous puissions réaliser cela ensemble très vite.

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

29 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een Europese tariefintegratie voor vervoersbewijzen per spoor" (55020921C)

29 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une intégration tarifaire européenne des titres de transport ferroviaire" (55020921C)

29.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de minister, het EU Agency for Railways (ERA) pleit voor een unitair vervoersbewijs voor de spoorwegen dat geldig is in de hele Europese Unie. Dit pleidooi wordt ondersteund door verscheidene Europese spoororganisaties en vertegenwoordigers van zowel de klassieke monopolisten, nieuwe spoorondernemingen, maar ook spoorgebruikers (CER, Allrail en de European Passengers Federation). De horizon voor de realisatie hiervan wordt gesteld op 2030.*

Deze manier van werken wordt al jaren in de luchtvaartsector gehanteerd, echter zonder bijzondere regulering. In Italië passen de spoorbedrijven dit al toe op nationaal niveau. Een dergelijk systeem zou de interoperabiliteit van spoornetwerken voor de reiziger vereenvoudigen. Bovendien kan een systeem van 'multimodaal ticketing' de interoperabiliteit van vervoersmodi tegelijk versterken. De covid green pass heeft bewezen dat unitaire ticketing op Europees niveau haalbaar is.

Vandaar mijn volgende vragen:

Wat is uw standpunt omtrent het opzetten van een systeem voor een unitair vervoersbewijs voor de spoorwegen dat in de hele Europese Unie geldig zou zijn?

Is de NMBS bereid tot medewerking aan een dergelijk systeem? De terbeschikkingstelling van data is hiervoor cruciaal. Is de NMBS bereid om data ter beschikking te stellen aan dergelijk gemeenschappelijk platform? Is de NMBS bereid om een externe instantie bevoegd te maken voor de verkoop van vervoersbewijzen?

Dergelijk systeem vraagt ook een grotere mate van coördinatie van passagiersrechten en compensatiesystemen. Is de NMBS bereid om een hervorming door te voeren om de betrouwbaarheid van dit systeem ook in internationale perspectieven te vergroten?

Indien uzelf en de NMBS niet bereid zijn tot een dergelijk Europees ticketingsysteem, vereist de liberalisering

van het personenvervoer per spoor sowieso een nieuw ticketingsysteem voor de nationale spoormarkt. Geeft u daar uw voorkeur aan?

29.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, het opzetten van een systeem voor een unitair vervoerbewijs is een zeer lovenswaardig streven dat sterk kan bijdragen aan het streven om het internationaal treinvervoer aan te moedigen. De NMBS werkt momenteel dan ook samen met meer dan 30 andere Europese spoorwegmaatschappijen om een internationaal uniform erkend vervoerbewijs te ontwikkelen. Dit wordt URT genoemd. De NMBS maakt actief deel uit van de technische werkgroepen die op maandelijkse basis dit ontwerp verder uitwerken. Dit vervoerbewijs bevat meerdere vervoersmodi en -contracten op een en hetzelfde vervoerbewijs.

De NMBS werkt vandaag dus samen met deze andere Europese spoorwegmaatschappijen om internationale tariefdata ter beschikking te stellen aan het zogenaamde OSDM-platform. OSDM staat voor Open Sales and Distribution Model. Dit platform is ontstaan uit een vrijwillige samenwerking tussen de spoorwegsector en de zogenaamde *ticket vendors*. Deze laatste zijn externe partijen die zich vandaag reeds specialiseren in de verkoop van internationale treinreizen.

Met dit initiatief willen alle betrokken partijen een beter antwoord bieden op de uitdagingen op het vlak van interoperabiliteit, alsook de toegankelijkheid van internationale treinreizen voor het brede publiek vergroten. Het gaat om een open informaticastandaard.

29.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben blij te horen dat daar vooruitgang in zit. De NMBS is in het verleden steeds terughoudend geweest als het ging over het ter beschikking stellen en delen van commerciële data. Ik verneem dat zij in dit geval daarvoor toch openstaat. Dat is terecht, want het is een technologische innovatie ten dienste van de reiziger en als wij meer mensen internationaal op de trein willen krijgen, moeten wij dat faciliteren, onder andere in de marketing en ticketing.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55021020C van mevrouw Hanus en 55021427C van mevrouw Rohonyi worden uitgesteld.

30 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verwerping van het sociaal akkoord bij het spoor" (55021034C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onderhandelingen over het sociaal akkoord 2021-2022 bij het spoor" (55021053C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verwerping van het sociaal akkoord door de vakbonden" (55021080C)

30 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rejet de l'accord social aux chemins de fer" (55021034C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les négociations sur l'accord social 2021-2022 aux chemins de fer" (55021053C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rejet de l'accord social par les syndicats" (55021080C)

30.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): De vakbonden en spoordirectie zijn er niet in geslaagd een sociaal akkoord over de loon- en arbeidsvoorwaarden in 2021-2022 te bereiken. Uit mijn contacten met een aantal vakbondslui maak ik op dat de kernpunten van de discussie onder meer de statutaire aanwervingen, de loonsverhoging en maatregelen in het kader van welzijn op het werk zijn.

Gelukkig zijn er nog geen acties aangekondigd, maar de druk op het personeel en hun vertegenwoordiging stijgt zienderogen zolang er geen bevredigend akkoord uit de bus komt. Het is in ieders belang dat het niet tot acties komt die impact hebben op een vlot verloop van het treinverkeer en de reizigers, en dat het spoorpersoneel de komende jaren gemotiveerd zijn werk kan blijven doen.

Kunt u meer duiding geven bij het verloop en de inhoud van de mislukte onderhandelingen tussen spoordirectie en vakbonden?

Wilt en kunt u een bemiddelende rol spelen om de kansen op een sociaal akkoord te vergroten? Zo ja, welke initiatieven bent u bereid daartoe te nemen?

30.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Er is geen sociaal akkoord bereikt bij het spoor. De vakbonden ACV-Transcom, ACOD Spoor en VSOA-Spoor hebben voor de tweede keer een voorstel voor sociaal akkoord voor 2021-2022 verworpen.

Wat is de huidige stand van zaken betreffende het afsluiten van een sociaal akkoord bij het spoor?

Zal u actie ondernemen om de impasse rond het sociaal akkoord te doorbreken? Zo ja, wanneer en hoe? Zo nee, waarom niet?

Wat is uw visie op de wens van de vakorganisaties voor meer statutaire aanwervingen en een loonsverhoging voor iedereen?

30.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Op het moment van indiening van deze vraag mocht ik nog geen antwoord ontvangen op mijn schriftelijke vraag met nummer K550667 rond dezelfde problematiek.

Het laatste sociaal akkoord bij onze spoorwegen dateert ondertussen al van de periode 2016-2018. Al enige tijd liepen er onderhandelingen tussen de spoorbedrijven en de spoorbonden over een nieuw sociaal akkoord voor de periode 2021-2022.

In dit nieuwe akkoord wil HR-Rail onder andere een 38-urenweek voor nieuwe aanwervingen inschrijven. 38 uren werken per week is het gemiddelde voor een Vlaamse werknemer. In Wallonië ligt dit lager, met gemiddeld 37,1 uren werken per week (bron: Statistiek Vlaanderen).

De onderhandelingen over dit voorstel zijn echter uiteindelijk stopgezet nadat de vakbonden voor een tweede maal het voorstel voor een sociaal akkoord 2021-2022 hebben verworpen.

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

1) Wat is uw visie op het normaliseren van een 38-uren week, voor heel het land, voor nieuwe aanwervingen bij het spoorwezen?

2) Wat is uw visie op het feit dat de vakbonden tot tweemaal toe het voorstel over een sociaal akkoord 2021-2022 hebben verworpen?

3) Wat is uw visie op de mogelijke aanwerving van meer operationeel personeel?

Alvast bedankt voor uw antwoorden.

30.04 Minister Georges Gilkinet: U snijdt met uw vragen een belangrijk onderwerp aan, namelijk de sociale onderhandelingen bij de Belgische spoorwegen. Ik heb alle begrip voor de wensen van het spoorwegpersoneel om de beste arbeidsvoorwaarden en de beste salarisvoorwaarden te krijgen. Dat is legitiem voor elke werknemer. Het is echter niet mijn rol om tussenbeide te komen in de sociale onderhandelingen die in dat autonoom overheidsbedrijf tussen de directie en de werknemersvertegenwoordigers plaatsvinden. Dat belet mij niet om te waken over het respect voor en de kwaliteit van de sociale dialoog, die ik uiteraard aanmoedig.

Het valt niet te ontkennen dat de coronacrisis een aanzienlijke begrotingsimpact op onze economie heeft gehad en in het bijzonder op de NMBS. Die moeilijke situatie mag echter niet op het spoorwegpersoneel worden afgewenteld, dat tijdens de coronacrisis bewonderswaardig is blijven werken. Ik heb hen herhaaldelijk bedankt. Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om dat opnieuw te doen.

Om de inkomstenderving van de NMBS te compenseren, heeft de federale regering eind juni beslist om de NMBS te steunen met een nieuwe forfaitaire vergoeding van 150 miljoen euro, boven op de uitzonderlijke forfaitaire subsidie van 148 miljoen euro die de regering begin februari aan de NMBS heeft toegekend.

Bovendien is in het regeerakkoord bepaald dat de NMBS gedurende tien jaar het monopolie op het reizigersvervoer zal hebben. Dat monopolie gaat in bij de ondertekening van het nieuwe openbare dienstcontract.

Ondanks de financiële situatie zijn de spoorbedrijven erin geslaagd om een systeem in te voeren voor de terugbetaling van de kilometers die het spoorwegpersoneel met de fiets tussen de woonplaats en de werkplaats aflegt. Het is een positieve eerste stap, maar duidelijk niet genoeg.

Een van de essentiële elementen in het regeerakkoord voor de spoorwegen is de mogelijkheid om aan de NMBS voor een periode van tien jaar rechtstreeks een opdracht van openbare dienstverlening toe te vertrouwen. Ik denk dat dat besluit de werknemersvertegenwoordigers kan geruststellen over de toekomst die de regering aan hun bedrijf wil geven.

De verbetering van de financiële situatie van de NMBS en de inachtneming van de openbare dienst zijn twee essentiële voorwaarden voor een goed verloop van de sociale dialoog.

Ik hoop dat de besprekingen op die basis tot een nieuw sociaal akkoord zullen leiden. Ik zal de besprekingen die in de daartoe bepaalde organen voor sociaal overleg plaatsvinden, blijven volgen en steunen.

30.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben het met u eens dat de beslissingen die we met de regering nemen om van de NMBS de komende tien jaar de unieke operator te maken van de openbare dienst, alsook de financiële compensaties die we op tafel leggen voor de derving van inkomsten door de coronacrisis, alvast een gunstiger kader zullen moeten scheppen om een sociaal akkoord te maken.

Het is natuurlijk ook een feit dat het NMBS-personeel de afgelopen jaren al een productiviteitsverhoging van 20 % heeft gerealiseerd. Men doet veel meer met een pak minder werknemers en ik begrijp zeer goed dat het personeel verwacht dat daar deftige arbeids- en loonsvoorwaarden tegenover staan. We hebben de discussie over de compensatiedagen hier bijvoorbeeld nog niet gehad.

Er ligt toch heel wat op de plank wat dat betreft. U hebt inderdaad uw rol te spelen en het is een autonoom overheidsbedrijf, maar ik vrees toch dat het politiek gezien uiteindelijk op uw bord terecht zal komen als de onderhandelingen op een mislukking uitdraaien.

Maar laten we niet pessimistisch zijn, mijnheer de minister. Samen met u hoop ik dat er een sociaal akkoord kan gesloten worden waar iedereen mee kan leven.

30.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord. Ik volg de kwestie van nabij en kijk met spanning uit naar de resultaten.

30.07 Tomas Roggeman (N-VA): Ook ik volg het dossier op de voet. Er zal niet bemiddeld worden, maar het sociaal overleg zit al jaren muurvast en er duikt evenmin de-escalatie aan de horizon op.

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

31 Samengevoegde vragen van

- **Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de ambities inzake het goederenvervoer per spoor tegen 2030" (55021059C)**
- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van de coronasteun voor het goederenvervoer per spoor" (55021180C)**

31 Questions jointes de

- **Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des ambitions en matière de transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030" (55021059C)**
- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation des mesures de soutien corona au transport ferroviaire de marchandises" (55021180C)**

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de PVDA vindt het goederenvervoer heel belangrijk. Dat moet worden uitgebreid. U vindt dat zelf ook. U vindt dat er een verdubbeling moet komen tegen 2030. Wij hebben toch heel veel vragen bij de manier waarop dat allemaal

gebeurt. We stellen immers vast dat er ook dit jaar een daling is van het goederenvervoer in de plaats van een toename met 19 % in juli 2021, tegenover de voorbije jaren. Ook het internationale vervoer is gedaald met zelfs 38 %. We zitten niet in de goede richting. We zien dus eigenlijk niet zo veel verschil met de vorige regeringen op dat vlak.

Waarom blijft u die sector verder subsidiëren zonder daar iets tegenover te stellen? Waarom heeft de sector van het goederenvervoer per spoor opnieuw bijkomende hulp nodig, terwijl de economie toch weer opleeft? Is hier sprake van structurele transfers van publiek geld naar de privé?

Een van de maatregelen is het wegvallen van de annulatiekosten en rijpadenreserveringskosten voor de vervoerders. Wat zijn de gevolgen voor Infrabel van deze beslissing? Wilt u het goederenvervoer per spoor verdubbelen tegen 2030? Is dit objectief realistisch gezien de verminderde activiteit vandaag?

31.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, de sector van het goederenvervoer per spoor is hard getroffen door de terugval van de economische activiteit als gevolg van de covidcrisis. Recente aankondigingen van economisch herstel mogen ons niet blind maken voor het feit dat de financiële gevolgen voor de sector nog enige tijd zullen aanhouden.

De sector van het goederenvervoer per spoor is structureel kwetsbaar. Hij heeft te kampen met sterke concurrentie op het gebied van vrachtovervoer en hoge productiekosten. Als we onze klimaatdoelstellingen willen halen en ervoor willen zorgen dat het spoor zijn deel van het goederenvervoer voor zijn rekening neemt, hebben we levensvatbare bedrijven nodig die voor vervoerscapaciteit zorgen. Het verdwijnen van sommige van deze bedrijven zou gevolgen kunnen hebben voor de industriële sectoren in ons land, waarvan het concurrentievermogen afhankelijk is van het gebruik van het spoor. De gevolgen voor de werkgelegenheid mogen niet uit het oog worden verloren. Het is in ons belang dat wij de kasstroom van deze ondernemingen kunnen ontlasten totdat de kadervoorwaarden verbeteren en zij hun activiteiten op duurzame wijze kunnen ontwikkelen.

Wat betreft de impact van de maatregelen op de kosten voor het schrappen en bestellen van treinpaden bij Infrabel, zal de Staat de volledige kosten dragen. Voor Infrabel is dat dus een neutrale operatie.

De verdubbeling van het volume dat tegen 2030 per trein zal worden vervoerd, is effectief een ambitieuze doelstelling. Zoals ik reeds herhaaldelijk heb aangekondigd, werken wij aan een ontwerpplan van concrete acties dat aan de regering zal worden voorgelegd. De sector zelf heeft zijn voorstellen op 14 september gepresenteerd. Om dat doel te bereiken, zullen wij moeten samenwerken in een transversale samenwerking van de goederenmobiliteit. Er zijn al contacten met mijn regionale collega's om onze actie ten gunste van een modal shift naar het spoor te coördineren.

31.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, er worden steeds maar subsidies toegekend aan het goederenvervoer, maar de vraag rijst wanneer het genoeg zal zijn. Veronderstel dat de sector in januari 2022 terug op verlies draait, hoe zult u daar dan mee omgaan? Er doen zich problemen voor met het aantal vrachtwagenchauffeurs. In Engeland hebben we gezien waartoe een tekort aan vrachtwagenchauffeurs kan leiden. Er is tevens een tekort aan zeecontainers, waardoor ook de zeevaart in moeilijkheden komt.

Het goederenvervoer moet naar onze mening wel worden versterkt, maar de vraag luidt of subsidies daartoe de juiste manier zijn. Wij vinden dat er aan die subsidies voorwaarden verbonden moeten zijn. Nu worden privébedrijven zomaar gesubsidieerd, zonder dat er iets tegenover staat.

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

32 **Samengevoegde vragen van**

- **Melissa Depraetere** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De problematiek van de treinbestuurders van de NMBS, in het bijzonder in het depot van Kortrijk" (55021116C)
- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het structureel presteren van overuren door treinbestuurders in het depot van Kortrijk" (55021297C)

32 **Questions jointes de**

- **Melissa Depraetere** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les problèmes des conducteurs de train de la SNCB, en particulier au dépôt de Courtrai" (55021116C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les heures supplémentaires structurelles des conducteurs de train au dépôt de Courtrai" (55021297C)

32.01 **Melissa Depraetere** (Vooruit): Mijnheer de minister, in een brief over het depot in Kortrijk klaagt de Onafhankelijke Vakbond Spoorwegpersoneel aan dat de wettelijke grenzen van de arbeidstijden worden overschreden. Na de indiening van deze vraag kreeg ik veel signalen dat dat niet enkel in Kortrijk het geval is, maar dat het probleem veel ruimer is. Er komen continu overuren bij.

Een groep Kortrijkse treinbestuurders en militanten heeft dat aangeklaagd en kreeg nu van FOD WASO, de toezichthoudende overheid, over de hele lijn gelijk. Ondanks de vingervijzing van de FOD blijft men op hetzelfde elan verder gaan. Er is een voorstel met nieuwe werktijden gedaan, waaruit weer hetzelfde blijkt, met name dat er te veel uren per dag moeten worden gewerkt. Het gevolg zal ongetwijfeld alweer zijn dat die overuren zich zullen opstapelen, waardoor het heel moeilijk is om werk en privé nog in balans te krijgen.

Daarbij komt dat er wordt gevraagd om in bepaalde periodes heel veel te werken. In de zomerperiode is er bijvoorbeeld een probleem aan de kust en in de regio Brugge. In andere periodes is dat veel minder het geval. De noodkreet van het personeel is terecht. Het is niet meer dan logisch dat in een nieuw voorstel op zijn minst rekening wordt gehouden met een probleem dat vandaag al bestaat en dat door de FOD WASO ook wordt erkend. Dat is vandaag duidelijk niet het geval.

Bent u op de hoogte van deze problematiek? Ik veronderstel dat het probleem niet enkel in West-Vlaanderen voorkomt. Bent u bereid om naar het personeel te luisteren en samen met hen een oplossing te zoeken?

32.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de collega heeft de problematiek al geschetst. Het is inderdaad een cri de coeur van de treinbestuurders, die een functie hebben waarbij veiligheid heel belangrijk is. Aangezien ik vroeger vakbondsafgevaardigde in het CPBW was, weet ook ik zeer goed dat dat heel belangrijk is. De rusttijden en de lange periodes van werken moeten goed geregeld zijn.

Het feit dat de FOD WASO hun gelijk geeft, zegt veel. Als minister zou ik mij dan toch zorgen maken over de veiligheid. Mensen vertellen mij dat zij vrezen voor de gevolgen van onvoldoende slaap of rust bij het uitoefenen van hun job. Dat is niet het enige probleem, er staat nog een andere vraag op de agenda over het probleem van de overuren. Er is een globaal probleem van overuren bij de NMBS en Infrabel, waarbij het personeel zelfs wordt gevraagd om die overuren niet te recupereren maar ze te laten uitbetalen. Dat kan natuurlijk helemaal niet.

Mijnheer de minister, hoeveel treinbestuurders zijn er vandaag ondergebracht bij het depot van Kortrijk? Hoeveel waren dat er in 2011?

Zult u de raad van bestuur en de directie van de NMBS confronteren met de klachten van de treinbestuurders en de conclusie van de FOD WASO? Daar wordt immers nog altijd geen rekening mee gehouden.

Op welke manier zal de NMBS hieraan gevolg geven? Kunnen de overuren snel worden gerecupereerd? Komen er extra aanwervingen?

32.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Depraetere, mevrouw Vindevoghel, de NMBS en HR Rail delen mij mee dat zij op de hoogte zijn van die problematiek. Ze werd namelijk behandeld in de raad van bestuur van HR Rail. Ik wil benadrukken dat het een kwestie is die raakt aan het sociaal beheer van de ondernemingen zelf, waarin ik mij niet wens te mengen.

De sociale inspectie van de FOD WASO heeft op 8 maart van dit jaar een brief gestuurd aan HR Rail. Daarin werd een periodiek controlebezoek in het depot van Kortrijk aangekondigd op 1 april van dit jaar. Op 7 juli kwam er een ingebrekestelling vanwege de sociale inspectie, met daarin de vraag om maatregelen te nemen om de situatie te remediëren. Op 27 september werd de top van de werknemersvertegenwoordigers ingelicht. HR Rail heeft ten slotte op 15 oktober een brief naar de sociale inspectie gestuurd met een aantal voorstellen, vijf dagen geleden dus.

De NMBS en HR Rail zijn vanzelfsprekend gebonden door de arbeidswetgeving, waaronder die inzake de arbeidsduur. Dit is belangrijk, niet alleen voor het welzijn en de work-lifebalance van het personeel, maar

eveneens, zoals u terecht zei, voor de veiligheid van het spoorvervoer.

Ik zal in elk geval, op afstand maar met veel aandacht, de evolutie van de gesprekken blijven volgen. Ik hoop dat er een evenwichtige oplossing voor deze situatie kan worden gevonden binnen het spoorbedrijf.

32.04 Melissa Depraetere (Vooruit): Ik zou graag nog een kleine verduidelijking willen. U zei dat er vijf dagen geleden een brief is verstuurd. Ik veronderstel dat het de bedoeling is dat men concreet aan de slag gaat met de aanbevelingen die daarin staan?

32.05 Minister Georges Gilkinet: Het is de bedoeling om een antwoord te geven aan de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg. Er zijn gesprekken lopende tussen HR Rail en de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

32.06 Melissa Depraetere (Vooruit): Ik hoop dat het meer was dan louter een brief en dat men tracht om echt tot een oplossing te komen. Daar hebben we nu weinig zicht op. Het kan misschien later nog eens aan bod komen.

Hoe dan ook vragen de mensen niet dat hun overuren worden uitbetaald, ze vragen om de tijd te krijgen waarop zij recht hebben. Dat is een belangrijke vraag, zeker met het oog op het veiligheidsaspect dat hiervoor al werd toegelicht. Het is gewoon niet langer houdbaar om zo te blijven werken. De sociale inspectie is zeer duidelijk en u zei het ook, er zijn wetten waaraan men zich moet houden. Het is dan ook duidelijk dat er iets moet veranderen.

U zegt dat u zich hier weinig tot niet mee zult bemoeien omdat dat het eigenlijk uw taak niet is. Het is echter wel uw taak om ervoor te zorgen dat er voldoende personeel is. Er heerst immers duidelijk een structureel probleem, de mensen zijn met veel te weinig en om dat te verhelpen zal er vermoedelijk meer nodig zijn dan een brief.

32.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): U hebt niet geantwoord op het verschil qua personeelsbestand vergeleken met vroeger. Ik heb nog even gekeken op de website en ik zie momenteel geen vacatures voor treinbestuurders, terwijl er toch een groot tekort is.

Het is geen compliment voor een overheidsbedrijf om een brief te krijgen van de FOD WASO wegens het niet respecteren van de arbeidswetgeving. Daar zou u toch bekommerd om moeten zijn, want het gaat niet alleen over het niet respecteren van wetgeving, er is ook een belangrijk veiligheidsaspect. De mensen die ik gehoord heb zeggen immers dat zelfs de beslissingen die genomen zijn naar aanleiding van de ramp in Buizingen niet gerespecteerd kunnen worden, omwille van het feit dat de mensen hun pauzes en rusttijden niet kunnen nemen.

Het feit dat omwille van het personeelstekort zelfs de aanbevelingen die gedaan zijn na de ramp in Buizingen niet kunnen worden uitgevoerd en veiligheidsregels zoals remcontroles soms niet kunnen worden nageleefd, zou u moeten alarmeren. Het zou u moeten doen inzien dat er iets moet gebeuren. De mensen willen immers geen tweede ramp zoals in Buizingen meemaken. Deze mensen zijn bezorgd over de veiligheid van de reizigers en hun eigen veiligheid, wat ik goed kan begrijpen.

Ten slotte zijn ze ook bezorgd over hun sociaal en familiaal leven. Ook dat is immers heel belangrijk. Die mensen hebben zich hard ingezet tijdens de corona-epidemie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

33 Samengevoegde vragen van

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De uitspraken van Paul Magnette met betrekking tot gratis openbaar vervoer" (55021148C)
- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het gratis reizen met de trein voor iedereen" (55021289C)
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De uitspraken rond gratis openbaar vervoer" (55021411C)
- **François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De aankondigingen met betrekking tot het gratis openbaar vervoer" (55022102C)

33 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les déclarations de Paul Magnette relatives à la gratuité des transports en commun" (55021148C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gratuité du train pour tous" (55021289C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les annonces sur la gratuité des transports en commun" (55021411C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les annonces relatives à la gratuité des transports en commun" (55022102C)

33.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, PS-voorzitter Paul Magnette pleit ervoor om het openbaar vervoer volledig gratis te maken. Wij vinden dat een heel goed idee en staan erachter. Het is trouwens een voorstel dat wij al lang hebben gelanceerd. Nochtans vond de heer Magnette, die ook burgemeester van Charleroi is, ons voorstel voor gratis openbaar vervoer in de stad Charleroi onrealistisch. Zijn ideeën hangen dus af van de plaats van toepassing.

Wij vinden gratis openbaar vervoer een goed idee en denken dat dat kan zorgen voor een verhoogd gebruik van het openbaar vervoer. Het bestaat al in Duinkerke, Estland en Luxemburg. Er zijn dus heel wat mogelijkheden en het is een sociale maatregel.

Volgens de heer Magnette zou het gratis maken van de NMBS 700 miljoen euro per jaar kosten. Klopt die uitspraak? Is de kostprijs van gratis treinverkeer in België ooit al eens berekend?

Het idee van uw coalitiepartner viel meteen op een koude steen bij de liberalen in Vivaldi, maar de positie van de ecologisten was mij niet zo duidelijk. Hoe staat u tegenover het voorstel van de PS-voorzitter voor gratis treinverkeer in België?

33.02 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, le train gratuit pour tous est un très beau sujet et le projet de l'un de vos partenaires de majorité, qui le décrit comme une mesure nécessaire pour relever le défi de la démocratisation de la survie de l'humanité.

Si l'on peut se rejoindre sur la nécessité d'agir rapidement face à l'urgence climatique, ce qui passe inévitablement par un changement dans nos habitudes de déplacements, la gratuité n'est cependant pas le critère principal pour augmenter le nombre de voyageurs en train. Le principal critère consiste en une offre qualitative, avec des éléments tels que la fréquence et les amplitudes.

Dès lors, en amont d'une réflexion sur le passage à la gratuité – qui existe au Grand-Duché de Luxembourg, petit pays bien géré par des personnes qui ont les pieds sur terre – des investissements aux niveaux financier, matériel et humain s'imposent afin d'améliorer la fiabilité des déplacements en train que ce soit pour des trajets professionnels, scolaires ou encore de loisirs.

Monsieur le ministre, avant toute chose – et je souhaiterais une réponse pragmatique – êtes-vous favorable à la gratuité du train pour tous? Pour quelles raisons? Comment verriez-vous la mise en œuvre de ce projet? Existe-t-il des données qui permettent de chiffrer ce projet? Lesquelles? Quels investissements seraient-ils nécessaires pour soutenir la faisabilité d'une telle mesure?

33.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): De voorzitter van de grootste federale regeringspartij pleit ervoor om het mogelijk te maken om gratis met de trein te reizen.

Dit voorstel werd over het algemeen niet op applaus onthaald.

Vandaar mijn volgende vragen:

Keurt u krachtig het voorstel van de PS-voorzitter, omtrent gratis openbaar vervoer, af? Blijft u met andere woorden voorstander van betalend openbaar spoorvervoer?

U bent bereid om te spreken over verlaagde tarieven voor de reizigers bij de NMBS (Sud Presse, 27/09/2021).

Voormalig NMBS-topman Jo Cornu trok na een interne benchmark, waaruit bleek dat de tickets bij de NMBS gemiddeld 34 % goedkoper zijn dan in de rest van Europa, de conclusie dat tickets duurder moesten worden. Werd uw voorstel, tot het goedkoper maken van tickets voor de NMBS, doorgesproken met de NMBS zelf? Wat is hun huidige visie op het verlagen van hun tarieven?

Voor welke doelgroep(en) wenst u de tarieven te verlagen? Welke leeftijdscategorieën komen hiervoor in

aanmerking?

Welk budget maakt u vrij voor de verlaging van ticketprijzen bij de NMBS?

33.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijn prioriteit als minister van Mobiliteit is een beter treinaanbod voor de Belgen, zowel kwalitatief als kwantitatief. De trein moet zo de ruggengraat van ons duurzame openbaar vervoer vormen. Deze modal shift is wat de bevolking van ons verwacht. Dat geldt niet alleen voor het personenvervoer, maar ook voor het goederenvervoer. Daarom wil ik eerst en vooral investeren in de kwaliteit van het netwerk, na jaren van desinvesteringen. Daar zijn we dit jaar al mee gestart aan de hand van een investering van 365 miljoen euro, vanuit Europese middelen, en daar komt nog eens 250 miljoen euro bij om het boosterplan te versterken, maar liefst een vierde van de nieuwe investeringen van de regering na het begrotingsconclaaf. Deze investeringen moeten eveneens de kwaliteit van de diensten verbeteren, alsook de verhouding prijs-kwaliteit van het spoorvervoer.

Le train peut être rendu plus attractif en adaptant les tarifs pour certains groupes cibles. La tarification actuelle propose des tarifs tout à fait favorables aux étudiants et aux travailleurs pour le week-end. Nous pouvons faire davantage pour les plus jeunes, pour les personnes âgées, pour les personnes désirant parcourir des distances ou circuler en dehors des heures de pointe. Cet aspect fait partie intégrante des discussions pour le nouveau contrat de service public entre l'État belge et la SNCB, que nous négocions actuellement.

En outre, nous pouvons également attirer de nouveaux passagers grâce à une tarification innovante. À cette fin, nous avons développé, avec la SNCB, des formes d'abonnement flexibles comme le FlexAbo, qui est en phase de test. Tout cela va contribuer à rendre le train toujours plus attrayant. C'est vraiment cela qui nous mobilise: une qualité de service et des politiques tarifaires ciblées vers les publics qui en ont besoin, mais aussi les publics que nous pourrions attirer vers le train demain. C'est la bonne équation et nous travaillons dans ce sens.

33.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Dit is geen tegenstelling tussen gratis openbaar vervoer en forse investeringen in het openbaar vervoer. Wij vinden dat er ondergefinancierd wordt. Het voorstel van Vivaldi is veel te beperkt als we de switch willen maken. Ik heb maandag een zeer interessant artikel gelezen. Verschillende wetenschappers noemen daarin het voorstel voor gratis openbaar vervoer in Luxemburg een heel sociale maatregel.

Daarnaast stel ik vast dat Vivaldi veel geld zal besteden aan salariswagens: twee à drie miljard euro. De groenen maken dan nog deel uit van deze regering. Vivaldi gaat verder salariswagens subsidiëren. Met de helft van dat budget zou u al het gratis openbaar vervoer kunnen doorvoeren. Het zou veel meer mensen ertoe aanzetten het openbaar vervoer te gebruiken en het is een sociale maatregel om de mensen de trein te laten gebruiken. We vinden het heel spijtig dat een groene minister niet ambitieuzer is op dat vlak.

33.06 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le ministre, si j'interprète bien votre réponse, vous n'êtes pas pour le train gratuit pour tous. Vous êtes favorable à une évolution de la politique tarifaire afin que certaines catégories de personnes puissent être davantage intéressées par la prise du train plutôt que de la voiture.

Je vais prendre la perche que vous m'avez tendue, monsieur le ministre. Depuis un certain nombre d'années, je défends le Go Pass pour les personnes âgées. Régulièrement, ces personnes m'interrogent à ce propos. Grâce à Isabelle Durant, une précédente ministre de la Mobilité, Ecolo comme vous, j'avais obtenu le Go Pass étudiant. J'aimerais maintenant que ce soit le cas du Go Pass pour les aînés, à partir de 7 heures du matin, pour que les gens du Sud puissent rejoindre le Nord et vice-versa, en profitant de cet avantage.

Je vous interrogerai jusqu'au moment où j'aurai obtenu gain de cause. Je vous remercie pour cet engagement.

33.07 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, u herhaalt uw vooruitzicht voor lagere ticketprijzen bij de NMBS. Ik neem daar akte van. Dat lijkt mij niet evident in een context waarin de NMBS klaagt over haar eigen werkingsmiddelen, die u niet optrekt, want de extra budgetten gaan naar Infrabel. De NMBS heeft ook in het verleden al vaak aangekaart dat haar ticketprijzen veel lager zijn dan die in het buitenland. Ik ben benieuwd of u dat voornemen zult kunnen realiseren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.33 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18 h 33.*