

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MARDI 08 FEVRIER 2022

DINSDAG 08 FEBRUARI 2022

Après-midi

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 Actualiteitsdebat over de spoorlijn Hamont-Weert en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont (BE)-Weert (NL)" (55023823C)
- Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het Nederlandse regeerakkoord op de lijn Hamont-Weert" (55023963C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55023987C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55024627C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding Hamont-Weert" (55025009C)

01 Débat d'actualité sur la liaison ferroviaire Hamont-Weert et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamon (BE)-Weert (NL)" (55023823C)
- Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de l'accord de gouvernement néerlandais sur la ligne Hamont-Weert" (55023963C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55023987C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55024627C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55025009C)

01.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, we komen nog een keer terug op de grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Hamont en Weert. Het is ter zake een aantal maanden stil geweest, gezien de onderhandelingen in Nederland over een nieuwe regering. Intussen is echter de regering Rutte IV geboren. Daarbij werd de heer Mark Harbers aangesteld als minister van Infrastructuur en Waterstaat en mevrouw Vivianne Heijnen werd aangesteld als staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat. Dat is natuurlijk belangrijk voor ons.

Ik heb moeten vaststellen dat, in tegenstelling tot het regeerakkoord bij de start van Rutte III, waarin de reactivering van de verbinding voor personenvervoer tussen Hamont en Weert expliciet werd vermeld, hier niets meer over vermeld staat in het nieuwe regeerakkoord, waarin wel een andere prioriteit naar voren wordt geschoven.

Welke conclusies verbindt de minister aan het ontbreken van die passage over de spoorverbinding tussen

Hamont en Weert in het regeerakkoord? Heeft de minister of een vertegenwoordiger hierover al contact opgenomen met de nieuw aangestelde verantwoordelijken voor Infrastructuur en Waterstaat van de regering Rutte IV? Indien dat het geval is, met wie en met welk resultaat? Zo niet, zal dit nog gebeuren en wanneer?

Welk plan van aanpak heeft de minister verder om de reactivering van de spoorverbinding tussen Hamont en Weert te realiseren?

Bestaat aan Belgische zijde de intentie om de fameuze NMBS-studie over de realisatie van het project Hamont-Weert, die we tot nu toe niet te zien kregen en waarvan het besluit een negatieve businesscase was, publiek te maken?

De **voorzitter**: Ik zie de heer Verduyckt noch mevrouw Buyst op het scherm, maar ik zie de heer Raskin wel in de zaal. U hebt het woord.

01.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb een gelijkaardige vraag. Hier in dit Huis bestaat er behoorlijk wat eensgezindheid over de heropening van de spoorlijn Hamont-Weert. Bij onze noorderburen leeft er ondertussen een ander gevoel. De nieuwe Nederlandse regering heeft de verbinding niet opnieuw opgenomen in haar regeerakkoord, zoals de collega al schetste, hoewel het slechts gaat over een stukje traject van een tiental kilometers.

Er zou recent in Nederland ook een update doorgevoerd zijn van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Daaruit zou blijken dat de investeringen de opbrengsten ver overschrijden. Daarover heb ik een aantal concrete vragen.

Wat is uw reactie op het standpunt van de Nederlandse regering? Zult u het dossier verdedigen tijdens het eerstvolgende Belgisch-Nederlandse spooroverleg? Wanneer zal dit plaatsvinden?

Bent u op de hoogte van de resultaten van de Nederlandse kosten-batenanalyse? Indien dat zo is, kunt u daar dan wat meer toelichting over geven? Welke zijn bijvoorbeeld de voornaamste struikelblokken? Waar zitten de verschillen met de kosten-batenanalyse die wij al kennen van de NMBS?

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, mijn collega's hebben de situatie al geschetst. Ik meen dat ze voldoende gekend is.

Ik krijg wel tegenstrijdige signalen uit Nederland. Sommigen zeggen dat het niet is omdat het niet nominatief in het regeerakkoord staat dat het zou worden afgevoerd. Integendeel, een aantal grensoverschrijdende projecten zou worden bestudeerd en in een brief aan de Kamer verder worden uitgelegd. Wordt die brief al aan de Tweede Kamer overgemaakt? Ik dacht van niet. Het blijft dus uitkijken naar die brief.

Wij kijken in elk geval met veel aandacht naar wat er in Nederland gebeurt. Als Nederland geen enkele inspanning op het vlak van de infrastructuur wil doen, dan dreigen we vast te lopen met deze potentieel erg interessante verbinding en aansluiting op het Belgische netwerk. Ik denk dat daar heel wat winst te boeken valt voor het grensoverschrijdende verkeer per trein, als alternatief voor het vele grensoverschrijdende verkeer via de weg.

Ik heb begrepen dat ProRail een dossier voor de nieuwe minister heeft voorbereid waarin een project zou zijn uitgewerkt dat 55 miljoen euro zou kosten, wat al een pak minder is dan de eerder geopperde 150 miljoen euro, die voor de Nederlandse overheid wat te hoog gegrepen leek. Er zou nu een meer realistisch scenario klaarliggen. De vraag is hoe de nieuwe minister en de nieuwe regering daarmee zullen omgaan.

Ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega's. Mijnheer de minister, hebt u al kennis van het standpunt van uw Nederlandse tegenhanger?

De **voorzitter**: Dan geef ik het woord aan mevrouw Vindevoghel in dit actualiteitsdebat.

01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik wil mijn collega's uit de Kempen steunen.

Ik wil eerst toch nog even een opmerking maken. Gisteren is er een jongen van vijf jaar gestorven in het station van Antwerpen. Dat heeft ons allemaal sterk aangegrepen. Wij denken aan de familie en de

werknemers bij het spoor. Zij zullen hier een heel zware dobber aan hebben.

Dan kom ik bij mijn vraag over de treinverbinding Hamont-Weert. Er wordt heel veel gezegd en geschreven over de modal shift. Voor ons is dit een heel belangrijke lijn. Het is meer dan een lokale boemeltrein, deze lijn verbindt mensen uit Nederlands Limburg met mensen uit Belgisch Limburg en Antwerpen. Wie kan daartegen zijn? Niemand denk ik. Er zijn bovendien maar drie spoorverbindingen tussen Nederland en België, wat bijzonder weinig is.

Dat maakt dat geld geen discussiepunt zou mogen zijn. Die verbinding is maatschappelijk belangrijk.

Wij zitten nu echter met de situatie in Nederland. Men gaat in Nederland die oude spoorwegbrug, die pas gerenoveerd is, afbreken. Ik weet niet of u weet voor wie die afgebroken zal worden, maar dat gebeurt voor de heer Jeff Bezos, die daar met zijn jacht van een half miljard moet passeren. Mijnheer de minister, misschien is het de moeite waard om eens te horen bij uw Nederlandse collega waarom die brug weggenomen moet worden om het jacht van een half miljard van onze beste vriend, de baas van Amazon, de heer Bezos, te laten passeren.

Zult u samen zitten met de Nederlandse regering om daar iets aan te doen en om die lijn uit te bouwen?

01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

Voor meer duidelijkheid over de toekomst van de internationale treinverbinding, waarvoor alvast in België veel enthousiasme bestaat, was het wachten op een nieuwe regering in Nederland. Die is er nu.

De vorige Nederlandse regering nam de treinverbinding Hamont-Weert op in haar regeerakkoord, tot mijn teleurstelling deed deze regering dat niet.

Mijn vragen aan u zijn dus:

Heeft u reeds contact gehad met de nieuwe Nederlandse minister voor Infrastructuur en Waterstaat? Indien niet, is dit overleg reeds gepland?

Hoe vaak kwamen de stuurgroep België-Nederland en de technische werkgroep Hamont-Weert over dit onderwerp samen voorbij jaar? Wat waren de besproken onderwerpen?

Wat zijn de volgende stappen die we kunnen ondernemen om dit dossier verder te realiseren?

01.06 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, er is gisteren inderdaad een kind overleden in Antwerpen-Centraal. Dat is zeer tragisch. Ik heb mijn deelneming overgemaakt aan de familie en aan het personeel van de NMBS en Infrabel, want die worden ook altijd getroffen door zo'n tragisch voorval. Het parket is nu met een onderzoek bezig, dat wij uiteraard respecteren. Dank u, mevrouw Vindevoghel, om dat even aan te halen.

Ik heb samen met jullie vastgesteld dat onze noorderburen opnieuw over een volwaardige regering beschikken, wat een goede zaak is voor onze relaties. De staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Vivianne Heijnen, wordt verantwoordelijk voor het spoor. Uiteraard heb ik mijn nieuwe collega meteen een felicitatiebrief gestuurd, waarbij ik haar heb uitgenodigd om op zeer korte termijn kennis te maken en de verschillende Belgisch-Nederlandse spoordossiers te bespreken, waaronder het dossier Hamont-Weert. Deze ontmoeting zal in de komende weken plaatsvinden.

Het is altijd gevaarlijk commentaar te geven op het regeerakkoord van een ander land. Ik respecteer de autonomie van Nederland volledig. In Nederland wordt de tekst omschreven als een zogenaamd hoofdlijnenakkoord. Het niet vermelden van de verbinding Hamont-Weert laat dan ook niet toe om nu al definitieve conclusies te trekken. Het is aan de nieuwe staatssecretaris om invulling te geven aan deze nieuwe hoofdlijnen. Ik hoop dat deze invulling positief zal zijn voor de links tussen onze beide landen.

Ik wil er de commissieleden op wijzen dat aan Belgische zijde de werken op deze lijn helemaal uitgevoerd zijn, tot aan de grens. Demissionair staatssecretaris Van Weyenberg heeft op 3 december vorig jaar via zijn zogenaamde Kamerbrief de Tweede Kamer geïnformeerd over de recente ontwikkelingen in Nederland met betrekking tot het internationale spoorvervoer. De brief behandelde ook de verbinding Hamont-Weert en

werd vergezeld door een aantal studies over de verbinding. Die documenten zijn vrij beschikbaar via de website van de Tweede Kamer.

Met betrekking tot de NMBS-studie, de documenten daarover werden de commissieleden in het verleden al ter beschikking gesteld, mijnheer Troosters. U kunt die bij het secretariaat opvragen.

Voorts kan ik de heer Verduyck en mevrouw Buyst meegeven dat de stuurgroep 'kort grensoverschrijdend verkeer' gemiddeld twee keer per jaar samenkomt. Vorig jaar werd de najaarsvergadering uitgesteld tot het voorjaar van 2022, omdat het Nederlandse kabinet demissionair was. Die vergadering vond plaats op maandag 31 januari. In de technische werkgroep waren aan Belgische kant zowel vertegenwoordigers van mijn kabinet als van de administratie aanwezig. Er werd een stand van zaken opgemaakt over de verschillende dossiers betreffende onze twee landen.

Om te besluiten, beste collega's, benadruk ik graag nogmaals het belang dat ik hecht aan dit grensoverschrijdende spoordossier, zowel vanuit Limburgs als vanuit Belgisch perspectief, alsook aan het engagement om concrete vooruitgang te kunnen boeken, samen met onze noorderburen. Ik eindig met de belofte het dossier expliciet aan te kaarten tijdens mijn overleg met de Nederlandse minister en staatssecretaris, maar zoals gezegd ligt de bal in het Oranjekamp.

01.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben blij met het slot van uw antwoord, waarin u nog eens uw engagement uitdrukt voor dat project. Met het begin van uw antwoord was ik minder blij. U sprak over felicitaties en een uitnodiging, maar ik had gehoopt dat u daarover al samengezeten had. Deze weken zijn namelijk cruciaal. Zoals de heer Van den Bergh aanhaalde, dit staat niet in het Nederlandse regeerakkoord. Beter had het er natuurlijk wel in gestaan. Het gegeven dat dit niet in het regeerakkoord staat, is geen ramp en zeker geen wereldramp. Het werkt daar immers op dezelfde manier als bij ons. Het Nederlandse departement Infrastructuur en Waterstaat moet beleidsnota's voorleggen en van belang is vooral wat er in die plannen staat. Als er in die plannen evenmin iets staat, zitten we de facto met een dood project, vrees ik.

Als minister kunt u voorkomen dat het niet in die beleidsnota's staat. Dat kan niet door negatieve signalen te versturen, zoals de NMBS-studie die een negatieve businesscase presenteerde *and that's it*. Die NMBS-studie heeft in Nederland natuurlijk bedenkingen opgeroepen, met name de vraag of er nog wel interesse bestaat. Aangezien uit die studie blijkt dat het niet rendabel is, lijkt het alsof het ook niet meer hoeft. Dat heeft de geesten in Nederland dus negatief beïnvloed.

U kunt het nog positief invullen door alle registers open te trekken en alles uit de kast te halen om uw Nederlandse collega's ervan te overtuigen dat wij echt gemotiveerd zijn en die verbinding absoluut willen realiseren. Er valt nog heel wat te bestuderen omtrent kosten en uitbating, maar essentieel is het lobbywerk dat nu moet gebeuren. Nederland moet ervan overtuigd worden om dit in de beleidsplannen en de beleidsnota's op te nemen. Dat is nu het allerbelangrijkste.

Wat betreft het rapport van de NMBS wil ik nog een correctie aanbrengen. Wij hebben daarvan een samenvatting gekregen, een klein pdf'je, maar het effectieve rapport, met onder andere de studie van Stratec, hebben wij nooit ontvangen, althans ik niet. Ik vind dat die samenvatting veel vragen oproept. Dat vind ik jammer, want er werd altijd gezegd dat we samen en gelijktijdig zouden oversteken. In Nederland lag er een second opinion in de lade en bij de NMBS de genoemde studie.

Die Nederlandse second opinion is intussen voor iedereen beschikbaar. Ik vind dat een heel goed rapport. Dat Nederlandse rapport spreekt zich niet uit over het project zelf maar wel over de eerste studie. Die eerste studie wordt bekeken zonder een mening over de opportuniteit van het project zelf. Zodoende worden er enkele bedenkingen bij die eerste studie geformuleerd, zoals de zware overbudgettering en de verschillende vaste aannames als uitgangspunt die nog niet vast blijken te liggen. Er moet volgens mij dus nog veel werk worden verzet. Het allerbelangrijkste is echter dat u uw Nederlandse collega's over de streep trekt.

01.08 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het is al meermaals aangehaald in deze commissie wat een mooi project deze samenwerking tussen België en Nederland zou kunnen betekenen. We hebben er zelfs al een resolutie over goedgekeurd. Ik hoor overigens dat ook u, mijnheer de minister, deze samenwerking tussen België en Nederland als een opportuniteit ziet. Mobiliteit zou geen grenzen mogen kennen en de trein bij extensie dus ook niet. Ik woon in een regio waar er veel enthousiasme bestaat over deze treinverbinding, net als in Belgisch-Limburg. Naar verluidt zou ook Nederlands-Limburg deze grensoverschrijdende

treinverbinding met veel enthousiasme onthalen. De lokale beleidsmakers staan dus enthousiast achter dit project en het is nu zaak dit enthousiasme over te brengen op onze Nederlandse burens. België moet hierin het voortouw nemen. Ik verheug me erover dat er al een stuurgroep is die regelmatig vergadert, al diende er even te worden gewacht tot er een regering was aangesteld. Het is nu het uitgelezen moment om dat enthousiasme uit te dragen en ook onze noorderburens het belang te doen inzien van een grensoverschrijdende treinverbinding voor hun regio, Nederlands-Limburg.

Ik reken op u, mijnheer de minister, om het dossier proactief op tafel te blijven leggen bij de Nederlandse collega's, net omdat zowel Belgen als Nederlanders overtuigd zijn van de kansen die deze mooie samenwerking met zich mee kan brengen.

01.09 Wouter Raskin (N-VA): Ik gaf al aan in de vraagstelling dat het hier een belangrijk dossier betreft, mijnheer de minister. U hebt dit ook kunnen opmaken uit de replieken van de collega's. Ik heb trouwens aan het einde van uw eigen antwoord vastgesteld dat ook u het belang van het dossier inziet.

De resolutie die hier indertijd unaniem is goedgekeurd, schetst het belang van deze verbinding erg goed. In de resolutie wordt het historische tracé geschetst tussen Antwerpen en Eindhoven, maar het gaat in werkelijkheid uiteraard om veel meer dan dat. Het gaat hier om een grensoverschrijdende spoorverbinding in het hart van de Euregio, niet zomaar ergens te velde, die de mogelijkheid biedt om vanuit Antwerpen naar Eindhoven te sporen en zo verder Nederland in, zelfs tot in Duitsland.

In de Zweedse legislatuur is al hard gewerkt aan dit dossier, met de opening van het station van Hamont in 2014. Ondertussen is ook de elektrificatie afgewerkt.

Het is bovendien een lijn die niet zou misstaan tussen de acht andere grensoverschrijdende spoorverbindingen. Op drie ervan sporen er zelfs minder reizigers per dag. Met ongeveer 1.000 reizigers is dit een lijn die zeker potentieel heeft. Het is niet omdat de NMBS dit classificeert als een negatieve businesscase op basis van de financiële lasten, dat we dat los moeten zien van de maatschappelijke baten van die spoorlijn.

Het is uw bevoegdheid om die stelling te verdedigen, los van wat de NMBS zegt. Overtuig persoonlijk uw nieuwe ambtgenote van het gemeenschappelijke belang van dat project. U hebt haar al een brief gestuurd om haar te feliciteren. Binnen enkele weken ontmoet u elkaar, maar dat is te laat. Verschuil u niet achter werkgroepen om hier en nu niet persoonlijk in overleg te gaan, van minister tot staatssecretaris, met alle respect voor kabinetten en werkgroepen. U moet dit dossier ter hand nemen. Het is een win-winsituatie voor iedereen, voor ons allemaal, voor de Kempen, voor Limburg en ook voor u als minister die daarmee een stuk van het regeerakkoord zult kunnen realiseren.

01.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is goed dat de technische werkgroep nog eens is samengekomen en dat er regelmatig terugkoppeling is tussen de twee landen voor de grensoverschrijdende verbindingen. Het sluiten van een politiek akkoord over deze lijn zal cruciaal zijn. Als we dit overlaten aan de spoorwegmaatschappijen, zal het er niet komen. De kosten-batenanalyse van de NMBS is niet per se zo negatief. Die is voorgesteld als een negatieve businesscase, maar gezien de reizigersaantallen is het wel haalbaar, ook aangezien de trein veertig minuten stilstaat in Hamont. Er zijn redenen genoeg om te denken dat daar toch een interessant project ligt, op voorwaarde dat de infrastructuur aan Nederlandse zijde gerealiseerd wordt. Aan Nederlandse zijde wordt de infrastructuur ook maar gerealiseerd op voorwaarde dat de spoorwegonderneming NMBS er nadien over wil rijden. Dit mag geen verhaal over de kip of het ei worden. Op een bepaald moment zullen de beleidsverantwoordelijken de handen in elkaar moeten slaan en zeggen dat ze daar een trein willen en wie wat moet doen om daartoe te komen. Dat zal de sleutel zijn in dit dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB et son impact sur la région de Waremme" (55023524C)

02 Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de impact ervan op Borgworm en omstreken" (55023524C)

02.01 Hervé Rigot (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, en décembre dernier, la

SNCB a dévoilé son plan de transport pour 2022.

Après l'avoir lu, je dois vous avouer que je suis inquiet pour la mobilité ferroviaire en Hesbaye liégeoise et aux alentours de Waremme en particulier. Cela a été déjà souligné à votre intention par mon bourgmestre M. Chabot et par mon collègue conseiller communal M. Ruelle.

Si ce plan comporte des points très positifs comme le prolongement de la ligne Waremme-Liège vers les gares de Seraing et Flémalle, importantes pour l'emploi et l'enseignement, les nouvelles fréquences et les nouveaux horaires vont renvoyer de nombreux citoyens vers l'automobile, le train ne pouvant plus être considéré comme une solution structurelle dans nos campagnes. En effet, il y a des périodes horaires où un étudiant, par exemple, n'aura plus la possibilité de revenir de Liège après avoir terminé son cursus,

Ces dernières années, nous avons déjà subi la disparition de plusieurs trains de pointe et les trains omnibus reliant Liège à Waremme ne circulent plus au-delà de 20 h 36. C'est fort tôt pour une vie professionnelle, estudiantine ou sociale. Aujourd'hui, c'est le dernier IC qui quittera désormais les Guillemins à 21 h 55 au lieu de 23 h 01, et ce n'est pas rien. Un tel horaire ne permettra plus aux Waremmiens de participer à la vie culturelle liégeoise et obligera de nombreux étudiants et travailleurs à recourir à la voiture plutôt qu'au train.

Monsieur le vice-premier ministre, alors que l'accord de gouvernement disait que "s'agissant de la mobilité, le gouvernement prendra toutes les mesures utiles pour favoriser les déplacements les plus respectueux de l'environnement", quelles mesures comptez-vous mettre en œuvre pour concrétiser cette intention et inverser la vapeur, si je peux dire, qui pousse de nombreux navetteurs vers les routes, les détournant du rail? C'est évidemment contre-productif et cela va à l'encontre de toute démarche écologique, économique et sociale.

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Rigot, vous présentez les choses de façon très pessimiste. On est pourtant face à une augmentation de l'offre depuis l'entrée en fonction de ce gouvernement et mon entrée en fonction comme ministre de la Mobilité. Nous devons évidemment poursuivre dans cette direction, au profit de toutes les Régions.

Afin de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique, nous devons augmenter structurellement l'offre ferroviaire. C'est ce à quoi nous travaillons avec la SNCB, dont le plan de transport 2020-2023 prévoit, malgré les difficultés budgétaires liées au covid, l'augmentation de 5 % de l'offre ferroviaire, soit à terme environ 1 000 trains en plus par semaine. Cela signifie des trains plus fréquents, plus matinaux, plus tardifs.

Concrètement, pour Waremme, depuis le mois de décembre dernier, durant la semaine, la relation S44 Waremme-Liège-Guillemins est prolongée jusqu'à Seraing et Flémalle-Haute toutes les heures. La fréquence des trains reliant Seraing à Ougrée et Ougrée à Liège-Guillemins est ainsi portée à deux trains par heure dans chaque sens et ce, pendant toute la journée.

En décembre 2020, l'offre sur la relation S44 avait déjà été augmentée au bénéfice des voyageurs de Waremme au travers de l'ajout d'un train S44 à 20 h 51 de Waremme vers Liège, ainsi que d'un nouveau parcours à 20 h 36 de Liège-Guillemins vers Waremme. Je pense qu'il faut continuer dans cette direction.

La SNCB prévoit encore de développer son offre en décembre 2022. C'est le moment où le nouveau plan de transport se met en place, notamment en région liégeoise tel que cela a été présenté lors des *roadshows* organisés à l'automne 2020 et auxquels les autorités locales ont été invitées. Je ne doute pas qu'elles y ont participé.

Par ailleurs, la SNCB est engagée dans l'élaboration du plan communal de mobilité de plusieurs villes et communes et y apporte toute l'expertise requise. En Wallonie, elle suit notamment l'implémentation du plan urbain de mobilité de Liège et sera impliquée dans celui de Charleroi. La SNCB fait le nécessaire pour intégrer les organes de concertation des bassins de mobilité qui ont été mis sur pied en 2019 afin que tous les acteurs de la mobilité puissent réfléchir ensemble au développement des nœuds intermodaux.

Elle est toujours disposée à aborder plus avant toutes les idées sur l'intermodalité. Nous sommes sur la voie d'une augmentation structurelle de l'offre. Cela prend du temps; cela demande des moyens mais nous avançons régulièrement dans cette direction tant dans le cadre des plans de transport que dans celui du futur contrat de service public de la SNCB.

02.03 **Hervé Rigot** (PS): Monsieur le vice-premier ministre, ce n'est pas la première fois que je vous interpelle. Je vous ai déjà interrogé sur l'avenir du ferroviaire à Waremmes concernant l'accessibilité aux guichets, la sécurisation du parking, la gratuité des parkings à maintenir absolument ainsi que la sécurisation des parkings vélos. Force est de constater qu'aujourd'hui, cette petite commune rurale, qui est Waremmes, 15 000 habitants, n'a pas les réponses qu'elle attend à ce niveau-là. Je suis désolé!

Vous m'apportez des réponses. J'entends bien. Vous citez Bruxelles, Charleroi, Liège. Vous citez de grandes villes. Waremmes est une ville rurale, à la campagne, pour laquelle nous avons besoin d'une réponse à nos préoccupations et aux préoccupations de nos navetteurs.

Aujourd'hui, vous évoquez un programme certes important mais cela ne répond pas du tout à ma question. Aujourd'hui, le train est écologiquement nécessaire – je ne dois pas vous en convaincre – et il l'est financièrement puisque nombre de nos concitoyens n'ont pas d'alternative de transport. Il l'est aussi socialement. Même si Waremmes est la capitale de la Hesbaye, le fait de pouvoir aller dans les grandes villes, d'accéder à la culture, à la formation, à l'emploi est une opportunité qu'il faut développer.

Ce que vous m'apportez comme réponse n'est pas une réponse aux problèmes des Waremmiens. J'ose espérer que cela sera reconsidéré. Je ne mets pas les grandes villes de côté mais je vous dis que les villes de 15 000 habitants et les navetteurs de Waremmes sont en attente d'une solution et d'une vraie réponse. Aujourd'hui, je ne l'ai pas eue.

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

03 **Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De passagiersrechten voor het spoor" (55023794C)**

03 **Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les droits des passagers du rail" (55023794C)**

03.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, wat rechten en plichten van reizigers in het treinverkeer betreft, is er nu een Europese verordening. Die bevat een aantal stappen in de goede richting, onder meer inzake assistentie voor personen met een handicap of fietsplaatsen op de trein, maar is tegelijk op al die domeinen weinig ambitieus. Zo moesten er volgens de Europese verordening vier fietsplaatsen worden voorzien in nieuwe of gerenoveerde treinstellen vanaf 2025. U maakte er in de Belgische omzetting gelukkig acht fietsplaatsen van, zoals de Europese Fietsfederatie al vroeg.

U zet deze verordening om en doet wat u kunt om ze sterker te formuleren. Ik wil echter ook bekijken hoe we de rechten van treinreizigers nog kunnen versterken. Vandaar mijn vragen.

Een minimum van acht fietsen in alle nieuw of gerenoveerd rollend materieel is voor de NMBS nu al zo goed als een evidentie. Hoe zult u in de openbaredienstcontracten de fiets-treinstrategie verder verdiepen en verankeren?

De resolutie betreffende de toegankelijkheid van het treinverkeer die vorig jaar in het Parlement is goedgekeurd, is veel ambitieuzer dan de Europese verordening en de nieuwe wet over de spoorbedrijven voorschrijven, bijvoorbeeld inzake de autonome toegankelijkheid van nieuw rollend materieel en de vermindering van reserveringstermijnen voor personen met beperkte mobiliteit. Hoe zult u deze ambitie verder in de openbaredienstcontracten verankeren, conform de goedgekeurde resoluties van dit Parlement?

De wet betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer geldt enkel voor nationaal treinverkeer. Hoe kunnen we ook internationale treinen verplichtingen inzake fietsplaatsen aan boord of inzake toegankelijkheid en assistentie opleggen? Het Parlement suggereerde in de resoluties over toegankelijkheid van het spoor en de combinatie fiets-trein de mogelijkheid om deze verplichtingen via de toekenning van rijpaden op te leggen. Hoe staat u tegenover dit voorstel? Hebt u dat laten onderzoeken?

Hoe zult u op Europees niveau verdergaan met het aantrekkelijker maken van passagiersrechten van treinreizigers, zodat die gelijkwaardig zijn aan degene die gelden in de luchtvaart?

03.02 **Minister Georges Gilkinet**: Na het jaar 2021, het Europese jaar van de spoorwegen, ben ik

vastberaden om mijn ambitie voor het spoor verder te zetten in 2022 en de jaren die volgen. De horizon is België als een Europese en internationale treinhub. Hartelijk dank dus voor uw vragen omtrent een dossier dat voor mij essentieel is, namelijk de rechten van treinpassagiers en de link met de fiets-treinstrategie.

Eerst en vooral wil ik benadrukken dat dit wetsontwerp voor mij geen eindmeet is. We moeten ambitieus zijn en verder durven te denken dan het Europese kader.

Dat heeft de regering op mijn initiatief ook gedaan, door nu al voor een verdubbeling te zorgen van het aantal fietsplaatsen in de nieuwe treinen, met name acht in plaats van vier. De winnende combinatie fiets-trein moet zo toegankelijk zijn voor iedereen. Op die manier bouwen we verder aan de nieuwe fiets-treinstrategie die ik samen met de NMBS onthulde in juni 2021.

Het voorstel dat op dit moment ter bespreking voorligt, is dat de NMBS, afhankelijk van de aankoop van nieuw rollend materieel, de fietscapaciteit op dat rollende materieel tegen 2032 aanzienlijk zal verhogen ten opzichte van de bestaande fietscapaciteit bij de inwerkingtreding van het toekomstige openbaredienstcontract. Zo zal de NMBS minimaal acht fietsplaatsen per voertuig inplannen voor nieuw rollend materieel. Die fietsplaatsen komen in een multifunctionele ruimte, die ook plaats biedt aan reizigers met een beperkte mobiliteit.

Er wordt ook gekeken naar betere en specifiekere signalisering om het op- en afstappen voor reizigers met een fiets te vergemakkelijken. Ook wordt er gestreefd naar de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen en een verhoging van het aantal fietspunten in de stations tijdens de looptijd van het contract. Voor de grote stations wordt ook gedacht aan een detectiesysteem dat moet zorgen voor een efficiënte en goede benutting van de parkeerplaatsen voor fietsen.

De besprekingen en onderhandelingen met de NMBS over de toegankelijkheid zijn lopende in het kader van het openbaredienstcontract, onder meer over de kwestie van de reserveringstijden voor personen met een beperkte mobiliteit. Op dit moment kan ik daarover dus nog niet verder uitweiden. Wij willen uiteraard ambitieuzer zijn op dit gebied, maar ik kan niet vooruitlopen op de onderhandelingen die aan de gang zijn.

Wat uw derde vraag betreft, over internationale treinen en de toekenning van rijpaden als hefboom voor het afdwingen van die rechten, dat is een interessant denkspoor waar mijn kabinet zich op dit moment over buigt.

Aangaande de plaatsen voor fietsen in treinen is verordening 2021/782 van de Europese Unie betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers in de gehele Unie van toepassing op internationale en binnenlandse treinreizen en -diensten die worden verstrekt door spoorwegondernemingen die een vergunning hebben gekregen van een Europese lidstaat. Internationale spoorwegdiensten vallen dus ook onder de verordening. De regel van ten minste vier plaatsen voor fietsen in elke treinsamenstelling zal dus ook rechtstreeks op hen van toepassing zijn.

Voorts is de wet betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer in België van toepassing op de spoorwegondernemingen NMBS en Thalys, die in België over een vergunning beschikken overeenkomstig de zonet vermelde verordening, en op de treinen die in België rijden onder de NMBS-vergunning. Voor hen zal de regel van acht slots gelden.

Zoals u weet trek ik op het Europese toneel in het bijzonder steeds de kaart van de trein, de fiets en de rechten van de treinreizigers. Ik zal dat ook in dit dossier niet nalaten. De leidende principes daarbij zijn de herziening van de Europese regelgeving om reizen per trein nog meer te ondersteunen en te faciliteren en de strijd tegen oneerlijke concurrentie van reizen per vliegtuig, vrachtwagen of wagen. Het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie zal voor mij de ideale gelegenheid zijn om belangrijke prioriteiten op het gebied van mobiliteit aan de Europese agenda te plaatsen. Wij bereiden dat momenteel voor.

Verordening 1371/2007 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers is onlangs herzien en zal vanaf 7 juni 2023 worden vervangen door verordening 2021/782. Die nieuwe regels zullen de rechten van de treinreizigers aantrekkelijker maken, zodat deze dezelfde zijn als de regels geldend voor luchtvaartpassagiers.

Tot besluit, ik steun uw oproep om manieren te onderzoeken om de rechten van treinreizigers verder te

versterken. Dat vergroot namelijk nog meer de aantrekkelijkheid van de trein als vervoersmiddel, iets waar wij allemaal bij winnen. Leve de trein!

03.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, als we van de trein de meest logische keuze willen maken, zowel voor woon-werkverplaatsingen en vrijetijdsverplaatsingen als voor internationale reizen, dan moeten we ervoor zorgen dat we het de mensen gemakkelijk maken om een ticket te boeken om die trein te nemen, om aan boord te gaan met een fiets of rolstoel en om ondersteuning te vragen bij vertragingen of problemen.

Men merkt toch dat er een verschil is met betrekking tot het vragen van een *refund*. Een *refund* vragen voor treintickets is een pak moeilijker dan voor vliegtuigtickets. Sterke passagiersrechten vormen dus een uitstekende kans om het reizigers comfortabeler te maken. Die nieuwe Europese verordening is een stap in de goede richting. Ik ben heel blij te vernemen dat dit voor u geen einddoel is, maar dat het ook ambitieuzer mag. Door de reiziger echt centraal te stellen, kunnen we de trein nog aantrekkelijker maken, wat duidelijk ons beider doel is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les risques d'interférences entre la 5G et les radioaltimètres des avions" (55023838C)

04 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gevaar voor interferentie tussen 5G en radiohoogtemeters van vliegtuigen" (55023838C)

04.01 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, aux États-Unis, l'agence fédérale chargée de la régulation du secteur de l'aviation a récemment estimé que l'installation de la technologie 5G aux alentours des aéroports pouvait causer des risques pour la sécurité des avions et donc des passagers. En effet, les fréquences radio utilisées par la 5G y sont proches de celles utilisées par les radioaltimètres des avions lorsqu'ils atterrissent par mauvais temps, à tel point qu'il a été envisagé de demander aux opérateurs de télécommunications de reporter l'installation du réseau 5G.

Ma question a beau dater de quelques semaines, elle est toujours d'actualité. Monsieur le ministre, les inquiétudes de l'administration américaine concernant les interférences entre les ondes 5G et les radioaltimètres des avions se posent-elles chez nous? Les fréquences des radioaltimètres et de la technologie 5G sont-elles proches également en Belgique et en Europe?

Enfin, comment l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), chargé de répartir les usages du spectre des fréquences, a-t-il envisagé cette question? À quel niveau les normes applicables sont-elles définies?

04.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Zanchetta, je vous remercie pour cette question intéressante et pertinente. Il s'avère effectivement que le risque d'interférences avec les équipements d'un nombre limité de types d'avions, notamment certains modèles anciens de radioaltimètres, ne peut être exclu. Ceci est valable dans le monde entier, et donc y compris en Europe.

Eurocontrol, l'organe qui assure le guidage des avions, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), la Commission européenne et les fabricants d'avions et d'instruments collaborent étroitement afin de déterminer l'étendue réelle du problème et, si nécessaire, d'élaborer des mesures qui garantiront la sécurité. Mon administration en matière aérienne – la DGTA – m'a alerté en novembre dernier sur le risque d'interférences de la 5G avec certains avions.

La réunion *ad hoc* avec la DGTA a, dans la foulée, été convoquée par mon cabinet. Cette réunion a permis de mieux cibler la problématique et de lever certaines craintes. La DGTA a également pris contact avec l'AESA et l'IBPT, que vous avez cité. En novembre dernier, l'AESA a, sur la base d'informations préliminaires, indiqué à la DGTA qu'elle était convaincue qu'il n'y avait pas de conditions dangereuses. L'AESA investigate plus avant le dossier et rendra un rapport final cette année. Par ailleurs, l'IBPT a informé la DGTA qu'il avait mis en place des mesures préventives similaires à celles qui existent en France, mais qu'il compte lever à la suite des commentaires de l'AESA.

Néanmoins, la DGTA a conseillé à l'IBPT de maintenir ces mesures préventives jusqu'à ce que ledit rapport

final soit publié.

La DGTA m'informera, bien entendu, des conclusions finales du rapport de l'EASA, et mon cabinet ne manquera pas de suivre attentivement ce dossier.

Vous aurez compris que toutes les mesures préventives ont été prises dans l'attente d'une meilleure documentation du risque lié à la 5G pour certains types d'avions.

04.03 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse qui est plutôt rassurante.

Nous attendrons donc avec beaucoup d'impatience les conclusions de cette enquête. Il va de soi que la sécurité aérienne est primordiale et qu'on ne pourrait pas se permettre de telles interférences, avec les conséquences que cela pourrait engendrer au niveau du trafic aérien.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rol van Securail in de veiligheid van derde spoorbedrijven" (55023877C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitbreiding van de bevoegdheden van de Securail-agenten" (55024044C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De registratie van het geweld tegenover het Securail-personeel" (55024046C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het geweld tegenover Securail-personeel" (55024279C)
- Ahmed Laaouej aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van het spoorwegpersoneel en het statuut van Securail" (55024756C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De misdrijven op de trein, de rol en de bereikbaarheid van Securail" (55024985C)

05 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rôle joué par Securail pour la sécurité de sociétés ferroviaires tierces" (55023877C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension des compétences des agents de Securail" (55024044C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enregistrement des faits de violence à l'encontre du personnel de Securail" (55024046C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les violences à l'égard du personnel de Securail" (55024279C)
- Ahmed Laaouej à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des cheminots et le statut de Securail" (55024756C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les délits dans les trains, le rôle et l'accessibilité de Securail" (55024985C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, mijn drie vragen hebben elk een heel andere invalshoek, ondanks dat ze samengevoegd zijn.

De eerste vraag gaat over de toekomst van Securail in een geliberaliseerd spoorlandschap, maar ook over de meer nabije toekomst, want door het systeem van open access kunnen vandaag reeds derde spoorbedrijven diensten voor personenvervoer aanbieden op onze rails. Wat zou dat kunnen betekenen voor de veiligheid, van zowel de medewerkers van desbetreffende spoorbedrijven als de passagiers?

Het is me niet duidelijk wat vandaag het wettelijke kader is. Kunnen die spoorbedrijven onder de gegeven omstandigheden een beroep doen op de diensten van Securail? Zo ja, onder welke voorwaarden? Of dienen zij zelf een veiligheidsdienst op te richten conform de wet betreffende de private veiligheid?

Wat zouden de bevoegdheden van die private veiligheidsdiensten zijn in de stationsomgevingen? Mogen zij dan patrouilleren in de stations? Welke bevoegdheid hebben zij dan op de perrons, die dan gedeeld worden met diverse spoorbedrijven? Hoe zit dat in elkaar?

Graag had ik toelichting gekregen bij het wettelijke kader dat vandaag van toepassing is en ook bij uw visie als toezienende overheid.

Ten tweede, de veiligheidsproblemen op de spoorwegen zijn ons bekend. Er gaat geen maand voorbij zonder dat er in de pers gevallen opduiken van aantastingen van fysieke integriteit, zowel van treinbegeleiders als medewerkers van Securail. In dat opzicht rijst de vraag naar een mogelijke uitbreiding van de bevoegdheden van de medewerkers van Securail. Zij hebben een heel ander statuut dan de agenten van de spoorwepolitie. Zij zijn minder beschermd en hebben minder verweermiddelen.

Hoe staat u tegenover een aanpassing van de bevoegdheden van de agenten van Securail, zowel geografisch, bijvoorbeeld in stationsomgevingen, als wat hun taken betreft, bijvoorbeeld de mogelijkheid om onder andere vaststellingen te doen?

Hoe kunnen wij meer dan vandaag garanderen dat de wettelijke zelfverdediging van de agenten van Securail gegarandeerd is?

Op welke manier kunnen we het gezag van Securailagenten verhogen?

Is er een betere coördinatie mogelijk met de spoorwepolitie?

Hoe kunnen we die veiligheidsmensen beter beschermen tegen klachten van kwaadwillige passagiers in geval van betwisting van situaties op de treinen en in de stations?

Hoe staat u tegenover de verandering en aanpassing van de uitrusting, zowel uniform als verweermiddelen?

Welke ingrepen zijn wenselijk met betrekking tot aanwervingen, omkadering en opleidingen, zoals zelfverdedigingstechnieken en verdere aanpassingen aan de arbeidsomstandigheden?

Ten derde, in een recente commissievergadering betreurde u dat de vele geweldplegingen ten aanzien van Securailmedewerkers nog waren toegenomen. Op welke manier worden voorvallen van geweld geregistreerd? Bestaat er een standaardformulier of een standaardprocedure voor?

Hoe evolueert het aantal meldingen? Is er specifiek voor de Securailagenten een toename in de geweldpleging?

Hoeveel meldingen werden niet geregistreerd op basis van vorm- of procedurefouten?

Op welke manier wilt u de opvolging van agressiegevallen nog verder verbeteren?

De NMBS stelt zich burgerlijke partij wanneer haar treinbegeleiders aangevallen worden. Is dat ook het geval wanneer het medewerkers van Securail betreft?

05.02 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Naar aanleiding van verschillende agressiegevallen tegen NMBS-personeel verstuurde CEO S. Dutordoir op 18 september 2020 een verontwaardigde tweet waarin ze meedeelde: 'Op 2 weken tijd zijn 30 medewerkers van @NMBS slachtoffer geworden van agressie op het werk. Ik veroordeel deze daden ten zeerste die we gerechtelijk zullen vervolgen. We doen een oproep aan alle reizigers om onze medewerkers te steunen en te respecteren. stopagressie'.

Hoeveel keer werden sindsdien plegers van agressiefeiten tegen Securail-personeel effectief gerechtelijk vervolgd? (10/2020-12/2020 en 2021)

Hoeveel keer leidde dit tot een effectieve veroordeling?

Hoeveel keer werden sindsdien plegers van agressiefeiten tegen treinbegeleiders effectief gerechtelijk vervolgd? (10/2020-12/2020 en 2021)

Hoeveel keer leidde dit tot een effectieve veroordeling?

05.03 Ahmed Laaouej (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, le mois dernier, cette

commission s'inquiétait de l'ignoble agression d'une accompagnatrice de train à Ottignies.

Aujourd'hui, les chiffres sont clairs: les agressions contre les cheminots ont augmenté de plus de 40 % par rapport à la période précédant la crise. Face à ce phénomène, les agents de Securail sont en première ligne. Je tiens d'ailleurs ici à souligner la qualité du travail, l'abnégation et le dévouement de l'ensemble de ces agents qu'il m'arrive très régulièrement de voir et de rencontrer car j'utilise régulièrement le train.

Vous avez chargé le Conseil consultatif sur la sécurité privée d'examiner la législation régissant leur cadre d'intervention, la répartition des tâches avec la police, leurs moyens de défense et leurs uniformes, dont la question des badges.

Les agents de Securail sont confrontés aux refus violents de s'acquitter d'un billet, aux personnes alcoolisées agressives ou même à la provocation de bandes violentes. À cela, il faut ajouter, comme si le tableau n'était pas déjà assez sombre, un travail de première ligne auprès de personnes précarisées et en détresse psychologique, avec parfois très peu de moyens et avec pour seule force et seul instrument leur dévouement aux causes et aux situations sociales qu'ils rencontrent. Le syndicat Metisp, que j'ai personnellement rencontré à plusieurs reprises, s'est particulièrement inquiété de cette situation.

Démunis pour préserver leur intégrité tout en assurant la sécurité des usagers, les agents de Securail assument un sous-investissement de la police des chemins de fer et un temps d'intervention de la police souvent trop long. S'ajoute à cela le manque de clarté du statut. Qu'attendons-nous d'eux? De la prévention ou des interventions? La différence est essentielle, monsieur le ministre, pour répondre aux attentes légitimes des citoyens, notamment dans des situations d'urgence.

Monsieur le ministre, le cadre légal offre-t-il suffisamment de clarté? N'est-il pas urgent de clarifier la situation administrative de ces agents et leur statut davantage assimilés à du gardiennage qu'à des fonctions réelles de prévention et de sécurité publique, avec tout ce que cela suppose comme moyens mais aussi comme protection pour leur intégrité?

Ces agents du service public doivent-ils être soumis au même régime que le gardiennage du secteur privé?

C'est une question que l'on peut se poser et qui se pose d'autant plus que les missions qui sont les leurs sont très différentes de celles qui concernent le gardiennage. Pourquoi, dès lors, monsieur le ministre, ne pas prévoir un statut et des prérogatives à la hauteur de leur mission?

Enfin, le Conseil consultatif sur la sécurité privée est-il en mesure d'apprécier la spécificité des missions de service public de Securail? Qu'en est-il dès lors des propositions de renforcer la police des chemins de fer, de prévoir des patrouilles de minimum trois agents, d'améliorer la formation des agents, d'améliorer la collaboration internationale pour les trains transfrontaliers, et de la révision de l'arrêté royal sur les brigades canines? Je suis ici très explicite. Quel calendrier comptez-vous mettre en place vis-à-vis de ces agents?

Ce sont des questions précises, monsieur le vice-premier ministre. J'espère que les réponses le seront également.

05.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het aantal gevallen van agressie op de trein, zowel tegen reizigers als personeel, neemt enorm toe. We moeten er echt voor zorgen dat zowel de treinreizigers als het personeel op een veilige manier respectievelijk kunnen reizen en hun job kunnen doen.

Zijn dergelijke misdrijven nieuwe fenomenen? Heeft de NMBS een preventieplan om die misdaden te voorkomen?

Op mijn schriftelijke vraag nr. 686 antwoordde u dat er begin 2021 537 fulltime equivalenten aan de slag waren bij Securail. Dat zouden er 22 minder zijn dan in 2019. Hoe verklaart u die personeelsafbouw? Zou u niet meer investeren in het spoor en de veiligheid van de treinreizigers? Hoeveel openstaande vacatures zijn er vandaag voor Securail? Worden er extra agenten aangeworven in 2022?

Is het de opdracht van Securailagenten om de afwezigheid van de spoorwegpolitie op te vangen? Zijn er volgens u vandaag voldoende agenten van de spoorwegpolitie actief op het terrein? Zult u mevrouw Verlinden daarover aanspreken en meer daadkracht van haar vragen?

Hoe ziet u de rol van Securail in de toekomst? Wilt u die veiligheidsmedewerkers integreren in de spoorwegpolitie? Wilt u ze meer bevoegdheden geven? Wilt u de dienst versterken? Wilt u minder of meer centralisatie van de Securaildiensten?

Kan de NMBS aan de treinwagons stickers ophangen met een noodnummer?

Securail is bereikbaar via een gratis noodnummer maar is niet actief via de populaire kanalen zoals Twitter, Facebook en WhatsApp. Het is belangrijk om de drempels te verlagen en Securail gemakkelijker bereikbaar te maken.

Le **président**: Monsieur le ministre, je pense que tout le monde attend vos réponses.

05.05 Georges Gilkinet, ministre: C'est bien normal, monsieur le président.

Chers collègues, la sécurité des voyageurs et du personnel ferroviaire constitue pour moi une priorité absolue, aussi primordiale que le confort, la fréquence et la ponctualité des trains. C'est une condition pour attirer davantage de personnes vers ce moyen de transport – ce qui est l'une de mes priorités.

Du reste, la sécurité est un sujet dont nous discutons régulièrement en commission de la Mobilité ou même en séance plénière. La dernière fois fut en octobre et décembre dernier. À chaque occasion, j'essaie de vous apporter les réponses les plus complètes possible.

Ik herhaal dat geweld onaanvaardbaar is. Agressie kunnen wij nooit normaal vinden, niet tegen reizigers en al helemaal niet tegen medewerkers in een publieke functie, zoals een treinbegeleider of een agent van Securail. Achter elk uniform van een treinbegeleider of een Securailmedewerker staat een mens, soms een moeder of een vader, die ons respect verdient voor de essentiële rol die hij of zij speelt in de veiligheid van de reizigers en een vlot treinverkeer. Zij hebben de treinen altijd laten rijden, ook in de moeilijke covidtijden.

Met toepassing van artikelen 156 en 155bis van de wet van 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, heeft de NMBS als opdracht als openbare dienst de veiligheid te verzekeren in haar installaties, zoals de stations en de treinen. Andere operators kunnen echter ook contact opnemen met de NMBS, zodat Securail de beveiliging in hun treinen kan garanderen. Dat is bijvoorbeeld het geval voor Eurostar, met toepassing van artikel 160 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. Die bepaling laat de agents van Securail uitdrukkelijk toe de treinen van andere spoorwegondernemingen dan de NMBS te beveiligen wanneer die ondernemingen daartoe voorafgaandelijk een verzoek hebben ingediend.

Dezelfde operators kunnen ook met eigen middelen zorgen voor de beveiliging op hun treinen. Zij kunnen op basis van de algemene bepalingen van de voornoemde wet van 2 oktober 2017 zelfs een beroep doen op privébedrijven die daarin gespecialiseerd zijn.

Opdat de veiligheidsdiensten van andere spoorwegondernemingen dan de NMBS dezelfde bevoegdheden als Securail zouden krijgen, zal de wet van 2 oktober 2017 echter in die zin moeten worden gewijzigd. In de huidige stand van de wetgeving is alleen Securail gemachtigd om stations en perrons te beveiligen.

Securail beschikt over specifieke deskundigheid op het gebied van de beveiliging van de spoorsector. Daarom moet de dienst behouden blijven.

Monsieur Laaouej, en ce qui concerne les missions des agents Securail, j'ai effectivement demandé au Conseil consultatif de la sécurité privée d'analyser l'adéquation de la répartition des tâches entre la police et les agents de sécurité privée, et l'adéquation de la législation concernant le cadre de fonctionnement des agents Securail, leur défense et leur uniforme, y compris la délivrance de badges permettant de mieux les identifier.

J'attends donc l'avis de ce Conseil afin de prendre une décision sur toute extension des pouvoirs des agents de sécurité. Il me semble que c'est une mesure qui doit être préalablement documentée.

Les agents Securail sont responsables de la sécurité, mais ils ne sont pas des policiers. À cet égard, je suis en contact étroit avec ma collègue, la ministre de l'Intérieur, Mme Verlinden, afin de progresser dans la révision de la circulaire dite Duquesne, qui vise à assurer une répartition claire des tâches entre la police

locale et la police ferroviaire pour la sécurité des gares, sur les quais et dans les trains.

Je lui ai adressé déjà plusieurs lettres; il y a eu plusieurs contacts avec mon cabinet à ce sujet, mais la responsabilité lui incombe premièrement, en tant que ministre de l'Intérieur. J'espère que nous pourrions avancer ensemble.

Ik sta open voor de aanpassing van een aantal bevoegdheden of middelen aan het huidige spoorlandschap. Bijvoorbeeld de bouwkundige evolutie van de stations zou beter in rekening moeten worden gebracht. De grenzen van een station zijn niet zo strak meer afgebakend, waardoor het niet altijd eenvoudig is om te weten tot waar de bevoegdheden van de Securailagenten reiken. Een perimeter van een aantal meter rond het station zou meer rechtszekerheid bieden. Een ander voorbeeld betreft de vervangbussen, waarop de NMBS steeds vaker een beroep doet. Die zijn niet uitdrukkelijk opgenomen in de wetgeving.

Omdat Securail niet onder de bevoegdheid van mij alleen valt, maar ook van mijn collega van Binnenlandse Zaken, heb ik mijn kabinet opgedragen om een vergadering te beleggen met het kabinet van Binnenlandse Zaken en met de NMBS, teneinde de verbetermogelijkheden te analyseren.

De Securailagenten, van wie ik de vertegenwoordigers heb ontmoet, verklaren bovendien dat ze lijden onder de gebrekkige kennis die het publiek heeft van hun bijzondere bevoegdheden. In dat opzicht ben ik blij met de campagne betreffende wederzijds respect rond de veiligheidsberoepen, die minister Verlinden onlangs heeft opgezet.

Ik heb aan de NMBS gevraagd om een campagne voor te bereiden die het publiek bewust moet maken van de rechten en de plichten van de reizigers in het kader van de wet op de spoorweggpolitie.

De wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid bepaalt de gevallen waarin reizigers uit de trein mogen worden gezet door veiligheidsagenten. Zoals het hoort in een rechtstaat, hebben de reizigers het recht om klacht in te dienen indien zij van oordeel zijn dat de wettelijke voorwaarden niet werden nageleefd. De NMBS biedt rechtsbijstand aan haar personeel in het geval van een klacht, behalve indien de begane fout totaal niet verschoonbaar is.

Er geldt normaal gezien een periodieke vernieuwing voor de uitrusting van de Securailagenten. Bepaalde uitrustingsstukken moeten beantwoorden aan de voorwaarden die worden gesteld door de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. De keuze voor nieuwe uitrustingsmodellen wordt, met inachtneming van dat kader, besproken in de comités voor preventie en bescherming op het werk en geeft aanleiding tot de uitvoering van tests op het terrein met een panel van agenten. Dat gebeurt bijvoorbeeld voor de kogelvrije vesten.

De plus, une réorganisation de Securail est en cours depuis juillet 2021. Celle-ci a été discutée entre la direction de la SNCB et les syndicats du personnel en décembre. Sa mise en œuvre a commencé au début de l'année 2022. L'engagement de 25 agents Securail supplémentaires est notamment prévu. Le cadre n'a évidemment pas été diminué au cours des dernières années.

Comme vous le savez, la SNCB et l'État fédéral concluront prochainement un contrat de service public définissant les missions de service public de la SNCB pour les dix prochaines années. Les discussions sont en cours et une partie de celles-ci portent justement sur les missions de sécurité exercées par Securail.

Des recrutements supplémentaires seront également prévus, en fonction des missions définies dans ce nouveau contrat de service public.

De NMBS zet momenteel een proces op om haar omkadering en interne opleidingen op te voeren. Dat moet leiden tot meer kwaliteit en efficiëntie in de dienstverlening en tot minder gevallen van agressie en werkoneveelwoud. De NMBS wil bovendien het onderwerp van de afstemming van de verplichte externe opleidingen aankaarten in de groep die zal worden opgericht bij het departement Binnenlandse Zaken.

Ik heb geen weet van bijzondere verzoeken betreffende eventuele premies die aan het personeel worden toegekend. Bovendien hangt dat af van de NMBS zelf.

Wat de derde vraag van de heer Roggeman betreft, kan ik melden dat alle NMBS-medewerkers, inclusief Securailagenten, die het slachtoffer zijn van verbale of fysieke agressie, dat zelf kunnen melden via een

postagressieformulier. Dat formulier is digitaal beschikbaar op de smartphones. De formulieren vormen de basis voor de officiële agressiecijfers van de NMBS.

De agressiemeldingen worden onderverdeeld in volgende categorieën: beledigingen, bedreigingen, verbale agressie, lichte geweldpleging en, tot slot, slagen en verwondingen. Sinds het agressieformulier in april 2019 digitaal beschikbaar werd gemaakt, is het aantal meldingen door Securailagenten duidelijk gestegen. Dat komt grotendeels door een grotere bewustwording, het drempelverlagende effect en de vermindering van de administratieve last. Een vergelijking over vijf jaar dreigt dus een vertekend beeld op te leveren.

Met elke melding die het personeel maakt wordt rekening gehouden, maar enkel de agressiegevallen waarvoor een klacht wordt ingediend bij de politie kunnen worden vervolgd. Hoewel de organisatie daarop aandringt, gebeurt dat nog niet altijd. Veelal hangt het feit of er al dan niet een klacht wordt ingediend af van de ernst van de agressie die het slachtoffer intrinsiek ervaart en de lichamelijke of psychische gevolgen die het agressiegeval met zich meebracht.

De interne opvolging van de agressiegevallen bij de Securailagenten gebeurt tegenwoordig op een optimaal efficiënte manier. Als een NMBS-medewerker, waaronder ook de Securailagenten worden begrepen, het slachtoffer werd van agressie, dan stelt zich steeds minimaal één maatschappij burgerlijke partij, HR Rail of de NMBS zelf. HR Rail en de NMBS hebben mij een memo bezorgd waarin nauwkeurig beschreven staat welke actie zij ondernemen wanneer hun personeel met agressieve feiten wordt geconfronteerd. Onze spoorwegmaatschappij neemt die feiten dus zeer ernstig.

Mijnheer Troosters, de NMBS verkiest de cijfers die u vraagt nog niet te communiceren. Ze worden eerst besproken in de paritaire organen.

05.06 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor de toelichting. Ik noteer dat u openstaat voor een aanpassing van de bevoegdheden, het instellen van een perimeter rond de stations en de uitbreiding van de bevoegdheid naar vervangbussen.

Het lijkt mij opportuun om ook eens te kijken naar de reikwijdte van de inhoudelijke bevoegdheden van de medewerkers zelf. Van de mensen op het terrein krijg ik signalen dat er een zeer grote terughoudendheid bestaat om in te grijpen. Men is bang voor klachten en sancties, met als gevolg dat mensen zich inhouden om bij eventuele kwesties in de stations en op de treinen effectief in te grijpen. Vaak doet men niet meer dan de betrokkenen vriendelijk verzoeken hun wanordelijk gedrag te stoppen en eventueel het treintoestel te verlaten.

Onze medewerkers moeten echter meer kunnen; ze zijn geen boksballen. Onder gegeven omstandigheden moeten zij geoorloofd en proportioneel kunnen handelen en, zo nodig, verweermiddelen hanteren zonder daarbij voor de uitoefening van hun functie te moeten vrezen. Au fond komt dat op hetzelfde neer: ze zitten tussen hamer en aambeeld, met enerzijds wanordelijke gebruikers van het openbaar vervoer en anderzijds mogelijk sancties van bovenaf, wanneer zij zeer strak bepaalde lijnen te buiten dreigen te gaan of wanneer daar betwisting over is. Ook voor hen is rechtszekerheid over wat zij kunnen en mogen belangrijk. Daarom moet de uitbreiding van de bevoegdheden van de agenten van Securail worden onderzocht.

05.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor het uitgebreide antwoord. Ook dank aan de collega's voor de goede vragen die zij hebben gesteld. Er kwam niet altijd een antwoord op, maar dat zou ik u voor een stuk kunnen bezorgen. Ik ben wel blij dat het thema op tafel ligt en dat iedereen daarmee bezig is. Dat vind ik al heel belangrijk.

Voor de rest kan ik alleen maar vaststellen dat de NMBS bij monde van mevrouw Dutordoir wel stoere tweets verstuurt, maar als ik dan vraag naar het vervolg op de tweets en cijfers daarbij, dan zegt dezelfde NMBS plots dat zij geen cijfers wenst te geven. Een parlementslid kan dus zijn controlefunctie niet in de praktijk omzetten. Ik kan dat alleen maar betreuren.

05.08 Ahmed Laaouej (PS): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie. Vous nous avez donné un certain nombre d'informations. Le Comité consultatif est saisi. Vous attendez ses réponses afin de vous faire votre propre opinion sur le cadre légal qui organise le fonctionnement des agents Securail, sur l'opportunité de voir ce cadre évoluer afin notamment de leur assurer une meilleure protection.

Il y a urgence, monsieur le vice-premier ministre.

Je crois comprendre également de votre intervention que vous attendez aussi un signal de la part de votre collègue, ministre de l'Intérieur. Nous ne manquerons pas de l'interpeller par ailleurs mais je crois qu'il faut pouvoir prendre le taureau par les cornes et comme il s'agit d'agents qui évoluent au sein du chemin de fer, vous comprendrez que nous attendons de vous que vous puissiez veiller à ce que vos démarches vers la ministre de l'Intérieur puissent être suivies d'effet pour que vous puissiez avoir un retour le plus rapidement possible.

On peut prendre notre part de travail au Parlement mais je crois qu'une relation bilatérale avec elle, à partir de votre cabinet, aura certainement plus d'effet *en termes* de célérité.

Il y a urgence en effet, quand on constate que ces agents sont confrontés à du danger – disons les choses comme elles sont –, à des gens qui sont parfois sous influence, à des bandes, bref, à des situations qui requerraient immédiatement un traitement de nature plutôt policière. Or très souvent, comme ils nous le relatent, les patrouilles de police tardent à arriver, ce qui les laisse confrontés, seuls, à des situations pour lesquelles ils ne sont pas toujours habilités à intervenir, en tout cas en n'ayant pas la capacité de mobiliser les moyens, et notamment des interventions qui les amèneraient à aller au-delà de leurs attributions.

Je crois qu'il faut aller vers une clarification, un renforcement aussi de leurs prérogatives, disons les choses comme elles sont. Non, ce ne sont pas des policiers, certes, mais il est très certainement possible d'adapter leur statut pour leur donner un peu plus de latitude et surtout d'avoir un cadre qui les protège. Je crois que c'est surtout cela qu'il faut avoir à l'esprit.

Ces agents Securail assurent notre sécurité, font de la prévention. Ils contribuent à améliorer le caractère apaisé des chemins de fer, en particulier à certaines heures plus critiques. Soyons de leur côté! Entendons leur message pour résoudre ce problème le plus rapidement possible.

Il y a vraiment urgence, monsieur le vice-premier ministre, je le répète. Nous vous demandons d'agir promptement et de solliciter plus encore la ministre de l'Intérieur.

05.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de vice-eersteminister, het dossier is inderdaad urgent. De problemen zijn te groot. Er zijn te veel incidenten.

Mijns inziens is het niet alleen een kwestie van toenemende agressie. Een analyse is hier op haar plaats. Volgens mij speelt ook de afbouw van de tewerkstelling in verschillende domeinen van de NMBS tijdens de afgelopen jaren zeker mee. Dat horen we toch van het personeel. Er werken nu veel minder mensen. De loketten zijn gesloten en de onderchefs zijn weggevallen. Al die zaken dragen bij tot meer agressie op en rond de trein. Ik meen dat wij het feit dat er te weinig mensen aanwezig zijn ook mee moeten nemen in het debat over meer veiligheid, zowel voor het personeel als voor de treinreizigers.

Ik hoop echt dat er stappen vooruit worden gezet. Het is wel goed dat men al aan preventie werkt, maar men moet ook inzetten op voldoende personeelsleden, wat bijdraagt tot meer veiligheid.

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

06 Samengevoegde vragen van

- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident op lijn 82" (55023879C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De coronamaatregelen en de bezettingsgraad van de treinen" (55023884C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident met een scholierentrein tussen Burst en Aalst" (55023901C)

06 Questions jointes de

- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu sur la ligne 82" (55023879C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures contre le coronavirus et le taux d'occupation des trains" (55023884C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu avec un train emprunté par des étudiants entre Burst et Alost" (55023901C)

06.01 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Mijnheer de minister, het gaat inderdaad over lijn 82 tussen Burst en Aalst. Op de eerste schooldag na de kerstvakantie was deze duidelijk niet voorzien op het einde van de vakantie, noch op het einde van het afstandsonderwijs. Halverwege het traject waren er te veel reizigers. Aan de halte Erpe-Mere moesten tientallen pendelaars, op dat uur meestal scholieren, de trein verlaten. Aan de volgende haltes mochten ze niet opstappen. Meer nog, zelfs de treinbegeleider kon niet meer op de trein, waardoor deze een en ander moest stopzetten omdat het niet meer veilig was om de trein verder te laten rijden.

Ik vind dat daar heel wat eigenaardige zaken zijn gebeurd. De NMBS had namelijk al wel vooraf een vervangbus besteld, omdat ze correct hadden ingeschat dat er de volgende dag veel volk op de trein zou zitten. Toch waren er maar twee wagons in plaats van de gebruikelijke vier. Er werd nochtans tijdens de kerstvakantie meerdere malen door de NMBS aangekondigd dat zij op volle capaciteit zou rijden. Maar dat was blijkbaar niet het geval op lijn 82.

Volgens de woordvoerder van de NMBS moesten de reizigers afstappen omdat een trein volzet is als 100 % van de zitplaatsen volzet is, volgens de huidige regels van het openbaar vervoer. Ook TreinTramBus was daarover verbaasd. Niemand wist van deze regel. Wij vroegen ons af of dit een nieuwe coronaregel is van de NMBS. Is dat zo? Wanneer werd daarover gecommuniceerd en worden er dan ook bijkomende maatregelen genomen om te vermijden dat mensen moeten afstappen en wachten op een andere trein of afstemmen op iets anders? Er zullen immers nog wel drukke lijnen zijn tijdens de spits.

Als we kijken naar de toekomst van lijn 82, zullen er dan voortaan vier in plaats van twee wagons worden voorzien? Ikzelf woon naast lijn 82, dus ik weet dat er nu vier wagons worden ingezet. Maar het gaat mij ook over de toekomst van deze lijn. Ze heeft enorm veel potentieel, meer dan enkel scholieren vervoeren. Daarom stel ik u de vraag of er nog ander initiatieven zijn om dat potentieel volledig te benutten.

06.02 Tomas Roggeman (N-VA): *Mijnheer de Minister, Op maandag 10/01/2022, de eerste schooldag na de verlengde kerstvakantie, dienden tientallen scholieren op de trein tussen Burst en Aalst, die op weg waren naar school, ter hoogte van het station Erpe-Mere af te stappen. De reden hiervoor was dat de trein 'te vol' zat en volgens de NMBS de situatie te onveilig was om de reis op die manier verder te zetten (HLN, 10/01/2022).*

Deze tientallen leerlingen dienden achteraf nog in de kou te wachten op een vervangbus die later dan voorzien arriveerde.

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

1) Wat was de reden dat de trein in kwestie op spoorlijn L82 slechts uit twee i.p.v. de normale vier rijtuigen bestond? Was de NMBS niet voorbereid op de hervatting van het onderwijs?

2) Sinds en tot wanneer hanteert de NMBS de grens van 100% van de zitplaatscapaciteit als norm voor het toelaten van reizigers op de trein? Is er ondertussen een aanpassing geweest van het advies van de GEMS uit december in verband met de verlaging van de bezettingsgraad van treinen?

3) Hoeveel van dergelijke voorvallen, zoals hierboven beschreven, waarbij reizigers vroegtijdig de trein dienden te verlaten omwille van capaciteitsproblemen heeft de NMBS sinds 13 maart 2020 ondervonden? Graag een overzicht van alle gebeurtenissen.

4) Waarom hanteert de NMBS geen voorafgaande crowd control (= controle vooraleer het betreden van de trein) om dergelijke situaties te vermijden? Wat is uw visie hierop?

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Op maandag 10/01/2022, de eerste schooldag van 2022, dienden tientallen scholieren op de trein tussen Burst en Aalst, die op weg waren naar school, ter hoogte van het station Erpe-Mere af te stappen. De reden hiervoor was dat de trein 'te vol' zat en volgens de NMBS de situatie te onveilig was om de reis op die manier verder te zetten.*

Studenten moesten dus afstappen en in de vrieskou wachten op een vervangbus.

Onze vragen:

- Was de NMBS niet op de hoogte dat het schooljaar opnieuw begon op 10 januari? Hoe komt het dat er

slechts 2 wagons beschikbaar waren die dag? Waar liep het mis?

- De NMBS communiceerde dat de regel is dat eens alle zitplaatsen bezet zijn, de trein volzet is en er passagiers de trein moeten verlaten. Is dat een officiële regel? TreinTramBus heeft naar eigen zeggen uitleg gevraagd aan de NMBS mbt deze regel maar nog geen antwoorden gekregen. Kunt u die vandaag wel geven?

- Wie de nieuwste versie van de NMBS app gebruikt kan checken hoe vol de trein is. Wat gaf de NMBS app aan voor die bewuste trein tussen Burst en Aalst? Gaf de app aan dat die overvol was?

06.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, vanzelfsprekend vind ik het zelf vervelend dat dit voorval plaatsvond en dat de jongeren in kwestie de beschreven hinder ondervonden. De NMBS laat me weten dat zij zich verontschuldigd heeft voor het geleden ongemak en bij die verontschuldiging sluit ik mij zeker aan.

Verder laat de NMBS me het volgende weten. Een eerste element is het gegeven dat die trein met verminderde samenstelling reed, een tweede gegeven is dat de treinbegeleider een beslissing heeft genomen naar best inschattingsvermogen.

Over het capaciteitsprobleem laat de NMBS me weten dat de boordchef bij het klaarmaken van de trein correct had ingeschat dat de capaciteit onvoldoende zou zijn om die ochtend alle leerlingen probleemloos te kunnen vervoeren. De boordchef heeft alles in het werk gesteld om een vervangbus in te leggen die alle haltes van het gewoonlijke traject aandeed en zo de verminderde samenstelling kon compenseren.

Over de beslissing van de treinbegeleider kan ik zeggen dat de boordchef beoordeelt of zijn/haar trein veilig kan vertrekken. Een groep scholieren strandde daarom inderdaad terug op het perron, wat heel jammer is, zeker in de context van de eerste schooldag en de weersomstandigheden die dag.

Een overvolle trein is op dit moment, gelet op de pandemie, nu eenmaal best te vermijden vanuit gezondheidsoverwegingen. Om die reden raadt de NMBS haar klanten in de huidige context aan om niet in een trein te stappen waarin al veel volk aanwezig is en om een volgende trein te nemen. Daartoe werd op de NMBS-app de mogelijkheid toegevoegd om de voorspelde bezettingsgraad van een trein te consulteren.

Het aantal treinen met een hoge bezettingsgraad is minimaal. In de week voor Kerstmis had slechts 2,46 % van de treinen een bezettingsgraad van meer dan 80 %. Wanneer de NMBS een hoge bezettingsgraad vaststelt, zal zij maatregelen nemen. Concreet voert de NMBS reizigerstellingen uit om overbezetting van de treinen te vermijden. Naargelang het aantal plaatsen kunnen reizigers opstappen of naar een volgende trein worden verwezen. Meer details over de manier waarop de NMBS haar klanten informeert om drukke situaties te vermijden, zijn beschikbaar op haar website.

Ik hoop te kunnen zeggen dat het incident de regel bevestigt.

06.05 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik vind uw antwoord wel vrij algemeen.

U zegt dat tijdens de coronacrisis wordt afgeraden om op een volle trein te stappen en dat men beter de volgende trein neemt. Op lijn 82 rijden er echter 's ochtends drie treinen, 's middags twee en 's avonds drie. Die trein is afgestemd op de schooluren en is 's ochtends de laatste naar Aalst, waarna hij terugrijdt naar Burst. Zomaar op een volgende trein stappen is dus niet evident, al zeker niet wanneer men op een van de afgelegen tussenstations staat.

Ik hoop dat men die vier wagons aanhoudt, maar ik wil nogmaals benadrukken dat ik mij al 20 jaar inzet voor die lijn en dat het al 20 jaar een stop-and-gobeleid is. Dan eens zijn er vier wagons en dan weer twee, waardoor de trein overvol zit. Dan worden de middagtreinen een hele tijd afgeschaft en vervolgens weer ingevoerd na heel wat aandringen vanuit Erpe-Mere en de vele acties die werden gevoerd. Er komen ook geen haltes bij, alhoewel dat in het mobiliteitsplan is voorzien en de NMBS dat plan mee heeft onderhandeld. De trein rijdt langs een industrie- en kmo-zone, met onder andere de Collect&Go van Colruyt, maar de uren zijn niet afgestemd op de werkuren van mensen in ploegendienst. De trein rijdt bijvoorbeeld ook niet 's zomers, maar blijkbaar begint de zomer al midden juni en dan moet er ook worden gebeld voor hij weer rijdt.

Die trein heeft veel meer potentieel dan alleen maar scholieren te vervoeren. Als we het potentieel van die lijn willen benutten, moeten we stoppen met het stop-and-gobeleid en kijken hoe de uurregeling kan worden afgestemd op de werkuren. Dit zou in de regio Zuid-Oost-Vlaanderen een ideale verbinding kunnen zijn om de mensen te overtuigen de stap naar het openbaar vervoer te zetten.

06.06 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de repliek van collega Vanrobaeys.

Ik vind het flauw dat hier wordt gezegd dat de reizigers dan maar een andere oplossing moeten zoeken. Als de NMBS niet de capaciteit voorziet op haar trajecten, is het een kwestie van tijd voor dit probleem zich opnieuw zal voordoen. Dan zal het niet de uitzondering zijn die de regel bevestigt.

Zoals u zelf hebt aangegeven zit momenteel 2,46 % van de treinen boven zijn capaciteit, maar die 2,46 % is veel meer als men dat uitdrukt in het aandeel van reizigers zelf. Dan gaat het over tienduizenden mensen voor wie dit probleem zich stelt.

Ik vind het enigszins misplaatst om te stellen dat het de verantwoordelijkheid van de reiziger is om dan maar een volgende trein te nemen of een andere oplossing te zoeken. Mensen betalen en mogen in ruil toch wel kunnen rekenen op een dienstverlening.

06.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik wil me aansluiten bij de eerste spreker. Het is belangrijk dat mensen de trein kunnen nemen en dat er voldoende plaats is. We stellen bovendien vast dat de app niet altijd correcte informatie biedt. Ik neem vaak zelf de trein en hoor dan steevast dat de app al eens fout bericht. Ik weet niet of er nog plaats was in eerste klasse, maar wij zijn al lang vragende partij om eerste klasse af te schaffen. Maak eerste klasse toegankelijk voor iedereen. Dat zou alvast een goede oplossing zijn. U geeft te kennen dat het personeel dient aan te geven of er in eerste klasse mag worden gezeten. We stellen evenwel vast dat dit zo goed als nooit gebeurt en dat dergelijk verzoek steevast wordt afgewimpeld. Waarom heeft men in dit concrete geval de mensen niet in eerste klasse laten plaatsnemen?

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

07 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van spoorlijn 15" (55023897C)

07 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne 15" (55023897C)

07.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het einde van de elektrificatiewerken op spoorlijn 15 tussen Hasselt en Mol is voorzien in 2022.

Kunt u een stand van zaken geven van de timing en de budgetten?

07.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, Infrabel laat mij het volgende weten. De elektrificatiewerken op lijn 15 zelf verlopen momenteel volgens het geplande schema. De aannemer is momenteel bezig met het plaatsen van bovenleidingspalen in bepaalde zones en met de afrol van de bovenleiding. Ook de werken voor de tractie onder stations en de sectioneerpost zijn volop lopend.

Het streefdoel blijft nog steeds om de lijn eind 2022 elektrisch in dienst te nemen. Dat is wel een ambitieuze planning gezien de scope-uitbreiding, met name het ophogen en vernieuwen van sommige bruggen over lijn 15, omdat de oude bruggen te laag waren en er bijgevolg te weinig gabarit was om de bovenleidingsdraad te laten passeren. De werken zijn eind 2021 gestart.

Volgens de huidige inschatting is het voorziene budget toereikend voor de geplande werken.

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

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

08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pilootproject over een externe spooroperator" (55023904C)

08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote relatif à un opérateur ferroviaire externe" (55023904C)

08.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, bij de start van de regering-De Croo konden we in de formatienota lezen dat het uniek operatorschap voor het personenvervoer via het spoor voor tien jaar aan de NMBS werd toegewezen. In de nota stond evenwel ook vermeld dat parallel hieraan zowel in Vlaanderen als in Wallonië, in samenwerking met de gewestelijke instanties, in één vervoersregio een pilootproject zal worden opgezet, waar via tendering één operator voor het vraaggestuurde kern- en aanvullend net kan worden aangewezen.

Wat is de huidige stand van zaken omtrent die pilootprojecten? Welke stappen zijn er ter zake al genomen (overleg, studies en dergelijke)? Welke stappen dienen nog genomen te worden? Wat is de timing voor de verdere uitrol? Zijn er al potentiële of misschien zelfs exacte locaties gekend voor de uitrol van die pilootprojecten, en zo ja, wat zijn die locaties?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik kan u geruststellen dat ik het federaal regeerakkoord zeer goed ken, in het bijzonder het hoofdstuk over mobiliteit. Het regeerakkoord bepaalt in de eerste plaats dat de regering een *direct award* aan de NMBS verleent voor haar openbare dienstopdracht om de komende tien jaar als operator in het personenvervoer op te treden in ons land, en dit voor het volledige spoornet. De eerste stappen daarin zijn eind vorig jaar gezet met de publicatie van de intentie tot directe toekenning in het Publicatieblad van de Europese Unie en de onderhandelingen zijn lopende.

Wat het pilootproject 'externe spooroperator' betreft, een dergelijke openstelling vereist een intensieve voorbereiding en een actualisering van het Belgische wetgevende kader in overleg met het regionale bestuursniveau, zoals bepaald in het regeerakkoord. De NMBS biedt een brede waaier aan diensten aan, waarop wij een duidelijk en precies zicht moeten krijgen. Ook ervaringen in het buitenland kunnen onze reflectie hierover voeden.

08.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, zo'n openstelling vraagt inderdaad een intensieve voorbereiding. Dat is ook de reden dat ik erop aandring dat er werk van wordt gemaakt. Het maakt me wat ongerust dat ik daar nog niets van gehoord heb, want op dit moment loopt er eigenlijk al zo'n project. We hebben de drielandentrein Aken-Maastricht-Luik, die werd ingelegd door Arriva. Daar is een tijdje moeilijk over gedaan. Kort gezegd zijn de Waalse vakbonden afgekocht om deze trein te laten rijden in ruil voor het feit dat Luikse machinisten met die Nederlandse treinen mogen rondrijden. Als die trein in Luik aankomt, moet hij 8 minuten wachten, wat niet interessant is voor een privéoperator.

Er wordt vervolgens beslist om de trein te laten verder rijden. Zo reikt het voorstadsnetwerk van Luik eigenlijk tot in Liers. In de praktijk bestaat er dus eigenlijk al een pilootproject voor Wallonië. Er rijdt nu al een privéoperator tot voorbij Luik, tot in Liers. Waarom wordt er zo niet aan de slag gegaan in Vlaanderen? In Limburg, maar ook op andere plaatsen – ik wil niemand uitsluiten –, zijn er wel wat projecten die daarvoor in aanmerking zouden kunnen komen. Ik dring er dus op aan om hier snel mee aan de slag te gaan en er snel werk van te maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de taalwetgeving door de NMBS" (55023913C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het taalgebruik in de aankondigingen van de NMBS" (55024115C)

09 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect de la législation linguistique par la SNCB" (55023913C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'emploi des langues pour les annonces de la SNCB" (55024115C)

09.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, volgens de Vaste Commissie voor Taaltoezicht voldoet het omroepbeleid van de NMBS in de Brusselse stations niet aan de taalwetgeving. Ik verwijs naar advies 52.034 ter uitvoering van artikel 18 van de wet op het gebruik van talen in bestuurszaken. Dat omroepbeleid is niet het enige geval waarin de NMBS de taalwetgeving iets te laks interpreteert, want onze spoorbedrijven, ook Infrabel, opereren ondertussen al meer dan twintig jaar zonder taalkader, hoewel dat wettelijk verplicht is, met alle mogelijke gevolgen voor de naleving van de taalwetgeving.

Mijnheer de minister, zal de NMBS haar omroepbeleid conformeren aan de wet?

Waarom is er nog geen taalkader voor de spoorwegen? Hoelang moet die schending van de taalwetgeving nog duren?

09.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de vraag van collega Roggeman, die een goede samenvatting bracht. Als Vlaams-nationalistisch partijlid kan ik slechts vaststellen dat het dossier van de klachten in verband met het niet naleven van de taalwetgeving steeds dikker wordt.

Voor het overige verwijs ik naar de tekst van mijn ingediende vraag.

Ter zitting van 10 december 2021 onderzocht de VCT (Vast Commissie voor Taaltoezicht) in haar Nederlandse afdeling verschillende klachten die bij haar werden ingediend met betrekking tot tweetalige aankondigingen bij aankomst van de trein in het station van Kortrijk.

In haar advies stelt de VCT dat de mogelijkheid om andere talen te gebruiken dan de taal van het gebied enkel bestaat in de bepaalde stations, maar niet in de treinen.

Concreet heeft dit tot gevolg dat het op de trein van de lijn Antwerpen-Centraal / Poperinge / Lille-Flandres niet mogelijk is om de aankondiging van een splitsing in het Nederlands en in het Frans om te roepen.

1. Zal de NMBS zich schikken naar het verdict van de VCT?

2. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het opmaken van de verplichte taalkaders binnen de spoorbedrijven?

3. Welke acties zal de minister ondernemen opdat de regelgeving inzake de taalwetgeving zal gerespecteerd worden binnen de spoorbedrijven?

09.03 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, als overheidsbedrijf is de NMBS onderworpen aan de bepalingen van de wetgeving inzake het gebruik van de talen in administratieve aangelegenheden van 18 juli 1966. Het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht laat enkele afwijkingen toe.

De NMBS wil dat de reiziger centraal staat en wil haar reizigers ook correct informeren. De huidige regelgeving is daarbij niet klantgericht genoeg. In Kortrijk bijvoorbeeld wil de NMBS zowel haar Nederlandstalige als haar Franstalige klanten die doorreizen naar Rijsel/Lille op de trein kunnen informeren over de samenstelling van de trein.

De NMBS en ik betreuren dan ook dat de Vaste Commissie voor Taaltoezicht de regelgeving zodanig strikt interpreteert dat ze het correct informeren van de reizigers in de weg staat. Indien wij de trein een centrale plaats in ons vervoersmodel willen geven, dringt een soepelere en meer klantgerichte interpretatie zich op. Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers volgt ons daarin.

Een meer klantgerichte interpretatie, al dan niet gepaard gaande met een beperkte wijziging van de regelgeving ter zake, zou bovendien passen in de evolutie van autonome overheidsbedrijven naar het opereren in een geliberaliseerde context, waarbij het opportuun is dat de NMBS en de concurrenten zoveel mogelijk hetzelfde *playing field* ter beschikking krijgen. Ik zal samen met de NMBS bekijken welke stappen er kunnen worden gezet.

09.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, naar ik heb begrepen vindt de NMBS de regelgeving niet klantgericht genoeg. Zij mag dat vinden, maar haar inschatting is verder irrelevant. De wet is de wet en deze maatschappij is gebonden aan de uitvoering van de wet.

U gaat er blijkbaar mee akkoord dat een autonoom overheidsbedrijf open en bloot stelt dat de wet hem niet interesseert en dat het die ook niet toepast. U bent in uw hoedanigheid van voogdijminister net zo goed gebonden door de wet. Het is uw wettelijke en grondwettelijke opdracht om de organen onder uw gezag en uw voogdij aan te sporen tot het uitvoeren van de wet.

Dat u zich zomaar aansluit bij de commentaar van de NMBS, die aangeeft dat de wetgeving haar niet interesseert en dat zij die niet toepast, kan gewoon niet. Dat kan niet, zeker niet nu ik hoor dat zij ook nog van plan is een schepje boven op de huidige schendingen van de taalwetgeving te doen door in Kortrijk in het Frans te communiceren. Daar zakt mijn broek volledig van af.

Waarmee zijn we bezig? Een overheidsbedrijf moet de wet toepassen, net als u als minister. Punt aan de lijn.

09.05 Frank Troosters (VB): Ik kan het niet beter verwoorden. Ik stel vast dat de minister en de directie van de NMBS te kennen geven dat de regelgeving hen niet bevalt. Ze vegen er dus hun voeten aan. Dat is ongezien.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55023917C)

10 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Hasselt" (55023917C)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, in februari 2020 ving de tweede fase aan van de renovatiewerken aan het station van Hasselt. De werken zouden duren tot eind 2024 en omvatten de verhoging en renovatie van de perrons en de plaatsing van liften en nieuwe roltrappen.

Wat is de stand van zaken van het project? Zullen de werken inderdaad afgerond zijn tegen eind 2024? Zo niet, waaraan is eventuele vertraging te wijten?

Wat was de oorspronkelijk geraamde kostprijs voor de volledige renovatie? Zal het budget volstaan? Zo niet, wat is hiervoor de reden?

Ook in vier andere Limburgse stations worden de perrons verhoogd. Wat is de stand van zaken van deze projecten?

10.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, het project loopt nog steeds volgens schema. In december vorig jaar zijn perrons 4 en 5 in dienst gekomen. In april starten de werken aan perrons 8 en 9, die in februari 2023 in dienst zullen komen. De einddatum van de werken is voorzien eind 2024. Het oorspronkelijke budget voor dit renovatieproject was voor de NMBS en Infrabel samen 19,2 miljoen euro. Dit budget is ongewijzigd gebleven.

De perronverhogingen in Sint-Truiden, Alken en Kiewit zijn ondertussen zo goed als afgewerkt. De nieuwe perrons zijn in dienst voor de treinreizigers, enkel in Kiewit is nog een gedeelte niet in dienst. Er moeten nog wat laatste afwerkingen gebeuren. De afronding van deze drie projecten is voorzien eind februari van dit jaar. In Diepenbeek zijn de werken aan de perronverhoging volop bezig. Deze werken zullen afgerond zijn in de tweede helft van volgend jaar.

10.03 Wouter Raskin (N-VA): Dat is allemaal goed nieuws. Er zijn nogal wat schandalen in dit land. De wijze waarop het station in Hasselt erbij lag, was er daar een van. In de vorige legislatuur hebben we heel hard gedrukt op het probleem en we zijn er ook in geslaagd om een grondige renovatie en meerjarenplannen te krijgen. Zo kunnen we straks de treinreiziger en de pendelaar op een ordentelijke wijze ontvangen in de hoofdstad van Limburg.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

11 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wijze van verdeling van

de middelen uit het Boost-Plan" (55023914C)

11] Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La façon de redistribuer les moyens issus du Plan Boost" (55023914C)

11.01] Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt vorig jaar uitgebreid gecommuniceerd over uw Boost-Plan, een kwart miljard extra aan spoorinvesteringen. Ik heb daar enkele eenvoudige vragen over.

Hoe wordt dat geld besteed? Naar welke projecten gaat dat geld? Graag krijg ik een overzicht daarvan.

11.02] Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, de bijkomende middelen van het interessante en belangrijke Boost-Plan werden verdeeld, rekening houdend met de verdeelsleutel en gebaseerd op drie assen: ten eerste, beveiliging en modernisering van het netwerk; ten tweede, onthaal, bereikbaarheid en intermodaliteit; en ten derde, digitalisering

U weet dat ik veel belang hecht aan het overleg met de Gewesten, ook in deze kwestie. De begrotingen van de NMBS en de infrastructuurbeheerder, Infrabel, zijn dan ook onderworpen aan de raden van bestuur, waarin regionale vertegenwoordigers zetelen.

Uw derde vraag is nogal breed om ze exhaustief te beantwoorden, maar ik kan u zeker een aantal voorbeelden geven. In Vlaanderen gaat 25,7 miljoen euro aan bijkomende middelen naar investeringen om het spoornet te beveiligen en te moderniseren. Die investeringen vinden plaats op de volgende lijnen: lijn 82: Aalst-Burst; lijn 86: vernieuwing van dwarsliggers en twee stalen brugdekken; lijn 50a: elektrificeren van het ziften en de bekabeling. Een deel van de budgetten gaat tevens naar de vernieuwing van de bovenleidingen en het tractieonderstation Knokke.

In Vlaanderen gaat ook 12,4 miljoen euro aan bijkomende middelen naar investeringen voor het goederenvervoer. Deze investeringen vinden plaats in de haven van Gent, voor de toegang tot de sporen van lijn 217 en de werken aan het Mercatordok, en in de haven van Antwerpen, voor de werken op het middenspanningsnet en de bovenleidingen van de rangeerinstallatie, voor de modernisering van de trierheuvel en voor modernisering in het algemeen. Deze budgetten gaan tevens naar de aanleg van verschillende aansluitingen en werken in Leuven.

Daarnaast werd voor het onthaal een deel van de middelen, 3,3 miljoen euro, toegekend om het masterplan Stations van de NMBS uit te rollen en de perrons te verhogen in de stations van Alken, Sint-Truiden, Kiewit, Buggenhout en Blankenberge, en om werken uit te voeren in het station van Diepenbeek in het raam van het Spartacusproject. Bij deze investeringen worden de thans geldende regels per regio in acht genomen.

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

Ik heb uw verdeling van de budgetten trachten te volgen, maar als ik de bedragen optel van alle projecten die u opsomde, kom ik aan een totale investering van iets meer dan 41 miljoen euro, terwijl het gaat om een kwart miljard. Ik had gehoopt het volledige overzicht te mogen bekomen eerder dan een bloemlezing van investeringsprojecten.

Ik hoop dat wij dat op de een of andere manier kunnen krijgen. Ik had al een schriftelijke vraag ingediend over de verdeling van die 250 miljoen euro, maar ik kreeg jammer genoeg geen duidelijkheid. Vandaag krijg ik ze voor een klein deel van dat budget. Het zou natuurlijk kunnen dat het nog niet helemaal is uitgemaakt en dat er nog voor een deel moet worden beslist, maar ook dan zou het voor het Parlement interessant zijn om dat te vernemen. We mogen toch wel weten wat er gebeurt met een kwart miljard extra budget?

11.04] Minister Georges Gilkinet: Dat waren de cijfers voor het begrotingsjaar 2022, waarnaar u schriftelijk hebt gevraagd. Ik heb u het antwoord gegeven. Het budget van 250 miljoen euro geldt voor drie jaar, dus ook voor 2023 en 2024. Het zijn goede investeringen, die er ook komen op vraag van de bedrijven, waaronder de haven van Gent. Dat zal ook zorgen voor tewerkstelling, onze economie ten goede komen en de reizigers helpen. U moet dat dus als positief zien.

11.05] Tomas Roggeman (N-VA): Ik dank u voor de bijkomende toelichting. Begrijp ik het dan goed dat er nog moet worden beslist over welke investeringsprojecten het resterende deel van die 250 miljoen euro voor de jaren 2023 en 2024 zal worden gespreid? De bedragen die u hebt opgesomd, zijn enkel voor het huidige begrotingsjaar. Moet de spreiding over de toekomstige begrotingsjaren dus nog worden beslist?

11.06 Minister **Georges Gilkinet**: Ze zullen dezelfde regels volgen, ze zullen nuttig zijn voor de bedrijven en de reizigers en ze zullen de verdeelsleutels respecteren.

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

12 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het autonoom rijden van niveau 3 en de verkeersveiligheid" (55023926C)**

12 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La voiture autonome de niveau 3 et la sécurité routière" (55023926C)**

12.01 **Jef Van den Bergh (CD&V)**: Mijnheer de minister, de evoluties rond autonoom rijden houden ons Parlement al langer bezig. Tijdens de vorige zittingsperiode heeft het adviescomité voor wetenschappelijke en technologische vraagstukken daar uitgebreid rond gewerkt, wat uitgemond is in een resolutie waar heel wat collega's bij betrokken waren.

Onlangs las ik dat in Duitsland Mercedes-Benz een systeem van automatisch handenvrij rijden met snelheden tot 60 kilometer per uur heeft gerealiseerd. Het betreft de eerste goedkeuring in Europa voor het gebruik van autonoom rijden van niveau 3. Zoals bekend zijn er vijf niveaus en niveau 3 betekent dat de auto in bepaalde omstandigheden zonder tussenkomst van de bestuurder kan rijden. Het systeem van Mercedes-Benz had eind vorig jaar de goedkeuring gekregen van de Europese Economische Commissie binnen de Verenigde Naties. In Duitsland werd de verkeersregelgeving al in 2017 aangepast om dit handenvrij rijden mogelijk te maken. Het is hiermee het enige land in Europa. Zoals bekend bepaalt onze wegcode vandaag nog dat men de handen aan het stuur moet houden. Gezien de snelle technologische ontwikkeling lijkt het me belangrijk om het juridische kader op Europees niveau eenvormig te houden.

Naar aanleiding van die lancering in Duitsland heeft de European Transport Safety Council (ETSC), zowat de koepel van de Vias'en van Europa, ertoe opgeroepen om een Europees agentschap in het leven te roepen om forensische analyses uit te voeren bij ongevallen met autonome voertuigen. Het is immers belangrijk om die evoluties goed op te volgen, want vandaag zijn er weinig statistische gegevens beschikbaar over dergelijke wagens, van welk autonominiveau dan ook. De ETSC pleit voor een verplichte rapportering van ongevallen voor systemen vanaf niveau 2.

Hebt u plannen om dat handenvrij rijden van niveau 3 ook bij ons mogelijk te maken? Uw voorganger gaf wel eens aan dat hij zulke proefprojecten wenste te stimuleren. Hoe staat u daartegenover?

Hoe staat u tegenover de suggesties van de ETSC met betrekking tot de registratie van ongevallen met autonoom rijdende voertuigen? Hoe zult u ongevallen op de Belgische wegen met dergelijke voertuigen opvolgen? Hoe zullen die verder onderzocht worden?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, het Belgische verkeersreglement verplicht bestuurders niet de handen aan het stuur te hebben. Het bepaalt wel dat elke bestuurder in staat moet zijn te sturen en dat hij de vereiste lichamelijke geschiktheid en nodige rijvaardigheid moet bezitten. Ook moeten bestuurders steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en hun voertuig voortdurend goed in de hand te hebben.

Het gebruik van een systeem van niveau 3 is bijgevolg niet verboden, op voorwaarde dat de bestuurder de nodige kennis heeft van het systeem om het veilig te gebruiken. Dat betekent dus de rijtaak overnemen van het dynamische systeem wanneer de bestuurder daartoe wordt verzocht. Activiteiten als slapen passen dus niet in dat kader. Het verkeersreglement bepaalt echter niet welke activiteiten tijdens het besturen van een voertuig zijn toegelaten. Het is niet gemakkelijk om een exhaustieve lijst van zulke activiteiten op te stellen.

Ook de Duitse reglementering doet dat niet. Zij bepaalt alleen dat de bestuurder voldoende alert moet zijn om de rijtaak over te nemen wanneer het systeem daartoe verzoekt en wanneer de bestuurder zich realiseert dat de condities voor het gebruik van het systeem van niveau 3 niet langer vervuld zijn. De Belgische en Duitse reglementering zijn dus gelijkaardig.

De vraag is of het noodzakelijk is om in de wetgeving te expliciteren wat de rol en de verantwoordelijkheid is van een bestuurder die een systeem van niveau 3 gebruikt. Dat is geen eenvoudige oefening. Dit zal aan

bod komen in het kader van de werkzaamheden voor de herziening van de wegcode die binnenkort worden voortgezet.

Wat de European Transport Safety Council betreft, wordt op het niveau van de Europese Economische Commissie van de Verenigde Naties (UNECE) nu reeds nagedacht over een *advanced lane-keeping assistance system*, waarvan de snelheid zou worden opgetrokken tot 120 km per uur. Nu is dat beperkt tot 60 km per uur.

Deze aanpak roept vragen op, omdat niet eerst een verkeersveiligheidsanalyse van het huidige systeem is uitgevoerd. Er moet absoluut worden vermeden dat er te voortvarend te werk wordt gegaan, waardoor het potentieel op het vlak van verkeersveiligheid alsook het maatschappelijke draagvlak voor deze technologie worden tenietgedaan.

Het is van belang dat ongevalcijfers waarbij geautomatiseerde voertuigen betrokken zijn worden bijgehouden en geanalyseerd. Het is nog niet duidelijk hoe dat precies zal gebeuren. Ook de constructeurs en ontwikkelaars van intelligente voertuigsystemen hebben daarin een rol te spelen. Ook de vraag van de ETSC naar een verplichte rapportering van dergelijke ongevallen, maakt hiervan deel uit.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, het zijn interessante evoluties. Ook interessant zijn de finesses van de regelgeving met betrekking tot het onder controle hebben van een voertuig. Deze evoluties moeten goed worden opgevolgd, want dit verschijnsel zal de komende jaren alleen maar meer voorkomen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture du passage à niveau de Sterpenich" (55023932C)

13 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van de overweg in Sterpenich" (55023932C)

13.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'attire ici votre attention sur le fait que cette question a été déposée le 12 janvier dernier, il y a donc déjà un certain temps.

Dans le sud de la province du Luxembourg, le projet de fermeture du passage à niveau de Sterpenich crée le débat. Il s'agit d'un lieu de transit important et encombré qui permet à de nombreux travailleurs frontaliers d'accéder à la E411 et au Luxembourg.

Si la fermeture de ce passage à niveau répond à l'attente de nombreux habitants, les différents itinéraires alternatifs proposés à la suite de cette fermeture n'arrivent cependant pas à faire l'unanimité. D'un côté, une partie non négligeable de la population s'oppose aux solutions proposées par Infrabel à travers une pétition. Ces personnes craignent de voir leur village coupé par une circulation importante, notamment aux abords de l'école du village. Elles plaident donc pour une prolongation de la N4 qui rejoindrait la E411. De l'autre côté, la majorité communale d'Arlon soutient les solutions d'Infrabel, notamment car la proposition de prolongation de la N4 n'est pas viable écologiquement puisqu'elle traverserait une zone naturelle protégée.

Monsieur le ministre, pour quand la ville d'Arlon doit-elle ou devait-elle trouver un accord pour l'une ou l'autre de ces alternatives? Ce délai peut-il être prolongé afin de permettre une meilleure concertation des citoyens? La possibilité d'un passage sous le passage à niveau actuel pour les voitures a-t-elle été examinée par Infrabel? Cette réalisation est-elle envisageable? D'autres solutions peuvent-elles encore être étudiées? Quel est ou sera le calendrier d'exécution des travaux?

13.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, la fermeture de certains passages à niveau constitue une mesure de sécurité permettant de limiter les interactions rail-route et, partant, le risque d'accidents, car ils restent trop nombreux. Nous souhaitons les réduire de différentes manières, par exemple en remplaçant les passages à niveau par d'autres ouvrages d'art.

Ces suppressions entraînent également des conséquences positives sur le plan de la ponctualité du trafic ferroviaire, puisque les incidents aux passages à niveau engendrent régulièrement des retards. Bien entendu, ces fermetures doivent aussi prendre en compte l'impact sur les riverains, dont la vie doit être

intégrée dans la co-construction d'autres modes de transport. C'est la méthode suivie par Infrabel, qui doit s'y conformer.

En ce qui concerne plus particulièrement le passage à niveau de Sterpenich, l'échéance de ce projet est relativement brève, dès lors qu'elle est fonction de la possibilité de financer les travaux via un fonds européen, impliquant qu'ils soient exécutés avant 2024. De nombreuses démarches devraient encore être entreprises afin de pouvoir envisager concrètement l'exécution des travaux, étant entendu que je ne suis pas responsable des chantiers routiers auxquels vous avez fait allusion. Cependant, à ce jour, je dois constater qu'aucun accord n'a encore été conclu dans ce dossier.

Afin de répondre aux demandes des parties prenantes, Infrabel – le gestionnaire d'infrastructure – a présenté quatre avant-projets différents, prenant en considération les caractéristiques du site, les délais d'exécution et aussi les budgets disponibles. Une consultation populaire a également été organisée. Toutefois, à ce stade, aucun consensus n'a encore pu être trouvé.

Pour ma part, j'ai demandé à Infrabel de recontacter la commune, afin de pouvoir dégager rapidement des solutions. Infrabel est tout à fait disposé à envisager les différentes solutions possibles de façon constructive, compte tenu des éléments que je viens de vous exposer.

En tout cas, je resterai attentif à la nécessité du dialogue entre toutes les parties, dans le respect de chacun et dans la recherche des solutions les plus positives. Un changement est programmé sur place. Je le pense utile et nécessaire.

13.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je suis entièrement d'accord avec vous pour dire que, de toute façon, et de manière générale, la fermeture d'un passage à niveau présente bien des avantages tant sur le plan de la sécurité que de la ponctualité des trains.

Je me réjouis d'entendre que, dans ce dossier comme dans d'autres, vous et Infrabel privilégiez le dialogue non seulement avec les autorités communales, mais également avec les riverains concernés par les mesures.

J'ai pris acte des quatre avant-projets proposés par Infrabel et dont aucun ne fait l'unanimité. Il faudra alors que, dans ce dossier, les autorités locales finissent, après avoir entendu les riverains, par prendre leurs responsabilités et par arrêter une décision finale.

J'entends la difficulté de timing puisque des fonds européens et des aides financières sont en jeu dans la condition d'un strict respect de délai. Enfin, je me réjouis d'entendre que vous êtes et restez attentif à toutes les solutions qui pourront être apportées.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La croissance du nombre de voitures de société" (55023935C)

14 Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toename van het aantal bedrijfswagens" (55023935C)

14.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Le prestataire RH Acerta a présenté son baromètre mobilité 2021. L'an dernier, 22% des employés disposaient d'une voiture de société, soit 3% de plus qu'en 2020 et 26,1 % de plus qu'il y a cinq ans. La majorité des véhicules de société répertoriés par Acerta fonctionnent avec un moteur thermique. 67,1 % des véhicules roulent au diesel tandis que les véhicules électriques restent marginaux avec 1,4% de la flotte.*

Parallèlement à cette évolution, la fréquentation des transports en commun a diminué depuis 2019. Alors qu'en 2019, 8,3% des travailleurs dépendaient encore des transports en commun, ils n'étaient plus que 8,1% en 2020 et 7,8% l'année dernière.

Si ces évolutions sont en partie dues à la situation sanitaire, l'augmentation croissante du nombre de véhicules de société en circulation ces dernières années, malgré l'introduction du budget mobilité et ses adaptations récentes, nous interpelle pour différentes raisons:

- l'impact pour les finances publiques;
- la coût de la congestion pour l'économie, estimé à 2,3 milliards EUR/an selon le bureau du plan;
- l'impact sur la qualité de l'air;
- l'emprise des véhicules sur l'espace public.

Par ailleurs, comme l'ont souligné les partenaires sociaux, plus l'on profite longtemps de l'avantage d'une voiture de société, plus il est difficile de convaincre de passer totalement ou en partie à d'autres modes de transport plus propres. L'impact sur le shift modal pourrait donc être durable.

Cette évolution est dès lors contraire aux objectifs du gouvernement en matière de climat, de mobilité ou de budget et il convient de s'interroger sur l'adéquation des réformes entamées et des politiques menées avec ces chiffres estimés en matière de shift modal.

Mes questions sont les suivantes:

- Disposez-vous d'une analyse d'impact de la croissance des véhicules de société sur le plan du CO2 et budgétaire ? Un tel baromètre est-il envisageable ?

- Les réformes entamées concernant le parc des voitures de société seront évaluées au plus tard en 2026. Est-il envisageable de mener des évaluations intermédiaires plus rapidement afin de mesurer notre trajectoire en matière de shift modal et de réfléchir à d'éventuelles adaptations ?

- Envisagez-vous des mesures spécifiques pour accélérer le retour aux trains, notamment en concertation avec les employeurs ?

14.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Parent, en tant que ministre en charge de la Mobilité je suis déterminé à agir aujourd'hui pour réduire les coûts environnementaux de nos déplacements de demain. Mes priorités sont, dans l'ordre, d'éviter les déplacements inutiles (*avoid*), d'organiser le report modal vers les modes de transport les moins polluants comme le train (*shift*), d'améliorer les moyens de transport existants du point de vue de la pollution et des émissions de CO₂ (*improve*).

C'est dans le cadre de cette dernière priorité que la réglementation fiscale et parafiscale relative aux voitures de société a récemment évolué, comme vous le mentionnez dans votre question. L'objectif est de réorienter le choix du type de voitures de société vers des voitures sans émissions de carbone d'ici 2026. Dans ce cadre, en matière d'évaluation, le gouvernement réalisera effectivement un exercice qui dépassera les seuls aspects budgétaires. Ainsi le Bureau fédéral du Plan travaille actuellement sur l'impact macroéconomique de la réforme mais également, en collaboration avec mon administration, le SPF Mobilité, sur l'impact, le nombre et la nature des voitures de société.

Pour le surplus, mes collègues en charge des Finances et des Affaires sociales ont achevé de suivre le traitement fiscal et parafiscal moyen des voitures de société et des impôts indirects y afférents, chacun dans son domaine de compétence. Je vous renvoie donc vers eux pour toute question supplémentaire en matière d'impact sur les finances publiques.

Enfin, comme annoncé en introduction, ma priorité est de favoriser le *modal shift* via l'augmentation de l'utilisation du train et de l'ensemble des modes de déplacement actifs. Durant toute la pandémie, souvent dans des conditions difficiles, les cheminots ont assuré, comme vous le savez, et je sais que vous les remerciez pour cela, la continuité des services de train.

En collaboration avec les autres opérateurs de transport public, la SNCB a également lancé une campagne pour encourager les voyageurs à prendre le train.

Par ailleurs, la SNCB est en train de lancer de nouvelles formules d'abonnements plus flexibles qui seront proposées aux entreprises afin de répondre au mieux aux nouveaux besoins liés au développement important du télétravail et à l'alternance entre les jours de télétravail et les jours de présence au bureau. Je négocie également, dans le cadre du futur contrat de service public, d'ici la fin de l'année, une trajectoire de renforcement de l'offre pour les dix prochaines années, en complément de ce qui a déjà été réalisé dans le cadre des actuels plans de transport. Les partenaires sociaux seront évidemment consultés via, *a minima*, leur participation au Comité consultatif des voyageurs ferroviaires.

En outre, comme vous le savez, le gouvernement fédéral a mobilisé le budget Mobilité afin de faciliter la vie des travailleurs grâce à une offre de transports à la carte. Cette modernisation repose sur trois axes.

D'abord, le budget Mobilité met en selle les modes de déplacement actifs avec l'objectif de faciliter la marche ou le vélo, meilleurs pour la santé et le bien être des travailleurs, en rendant possible par exemple de souscrire à un prêt pour l'achat direct d'un vélo, de louer un emplacement de box vélo ou de s'équiper entièrement pour plus de sécurité, en ce compris avec les équipements non obligatoires comme les casques ou les gilets fluo.

Ensuite, les frais de logement couverts par le budget Mobilité sont étendus pour limiter les déplacements grâce à un logement à proximité du lieu de travail – par exemple, en autorisant le remboursement des intérêts bancaires et du capital d'emprunt d'un prêt hypothécaire au moyen du budget Mobilité pour une habitation proche du lieu de travail de l'employé (jusqu'à 10 km du lieu de travail).

Enfin, le budget Mobilité est accessible au travailleur, mais aussi à sa famille, pour des déplacements plus durables pour toutes et tous. J'espère qu'avec ces mesures, nous pourrions attirer davantage de travailleurs vers le budget Mobilité à la place de la voiture salaire ou en complément d'une voiture plus petite qu'actuellement.

14.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Effectivement, j'ai interrogé d'ores et déjà votre collègue M. Van Peteghem au sujet de l'impact budgétaire des réformes qui ont été entreprises. Merci de compléter l'information et, comme votre collègue, de souligner le travail qui a été fait à travers le Bureau fédéral du Plan sur l'impact macro-économique des réformes que nous menons.

Je pense que c'est important de se doter d'un monitoring parce que les tendances en matière de mobilité, en sortie de crise sanitaire, ne sont pas bonnes. Il faut donc pouvoir aussi mesurer si les réformes qu'on a entreprises – elles sont là, vous l'avez rappelé – sont en adéquation avec notre stratégie et la direction que nous prenons. À suivre donc, puisque cet outil reste à réaliser, mais en tout cas, c'est un bon point et merci d'avoir rappelé tous les avantages concernant le budget Mobilité. Il me reste à interpellier M. Dermagne, ministre de l'Économie, pour voir comment celui-ci sera popularisé auprès des entreprises.

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

15 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55023961C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS" (55024428C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe hoofdzetel van de NMBS aan de Fonsnylaan" (55024430C)

15 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB" (55023961C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB" (55024428C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau siège central de la SNCB sur l'avenue Fonsny" (55024430C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In tijden van telewerk en vele leegstaande kantoorgebouwen, zeker in Brussel, investeert de NMBS volop in een nieuw majestueus kantorencomplex van 236 meter lang en 60 meter hoog. De nieuwe hoofdzetel van de NMBS op het Zuidstation, inclusief hotel, wordt een van de grootste bouwprojecten van de komende jaren. Maar de weerstand bij de omwonenden is groot.

De bouw van het nieuwe volume past in een vastgoeddeal waarbij het consortium BESIX en ImmoBel de nieuwe zetel bouwen in ruil voor percelen die eigendom zijn van de NMBS, vooral aan de Anderlechtse zijde van het station.

We hebben dat enorme nieuwe project niet nodig. Denk maar aan het station van Bergen, waar ook

miljoenen aan belastinggeld overboord werden gegooid. Zoveel nieuwe kantoren zijn volgens ons niet gerechtvaardigd, gezien de negatieve gevolgen voor de buurt. Een deel van de nieuwe ruimte in het postsorteercentrum zal in feite verhuurd worden aan externe private spelers. Het gaat hier duidelijk om een achterkamerdeal, die alleen de grote ontwikkelaars ten goede zal komen.

Wat is de precieze inhoud van de deal tussen de NMBS en het consortium? Kunnen we inzage krijgen in die overeenkomst, of is die geheim? Is er transparantie gegarandeerd? Wat denkt u zelf van de deal?

Hoe rechtvaardigt u dat kolossale project? Kan de NMBS haar reële behoefte objectief rechtvaardigen? Hoeveel kantoorruimte heeft de NMBS nodig?

Waarom is het project opgesplitst in een hotel, een postsorteercentrum en de privatiseringsdeal voor vier blokken, goed voor 150.000 m²? Wat zal de totale kostprijs zijn van het project? Hoe zijn de kosten verdeeld?

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

In het verleden stelde ik u reeds schriftelijk en mondeling vragen over de bouw van de nieuwe hoofdzetel van de NMBS aan het Brusselse Zuidstation.

1. Wat is de huidige stand van zaken aangaande dit project? (vergunningen, begin en einde der werken, betalingsvoorwaarden en budgettaire impact, partners...)

2. Wat zal de finale kantooroppervlakte zijn? Heeft de covidpandemie en de gewijzigde trend naar tele-/thuiswerk een impact op de aanvankelijke plannen voor een kantooroppervlakte van 75.000 m²? Hoe zal de voorziene kantooroppervlakte ingevuld worden?

3. Heeft er communicatie (en zo ja, welke?) plaatsgevonden met de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis en/of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangaande dit project?

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag met referentie 55K0626 van 22/06/2021 die tot op heden onbeantwoord bleef.

Al enkele jaren zijn er onderhandelingen over de nieuwe hoofdzetel van de NMBS in Brussel-Zuid waarbij er in 2018 vier consortia streden om de bouw hiervan. Vorig jaar werd het duidelijk dat het Nederlandse architectenbureau OMA het kantoorcomplex aan het Zuidstation zal bouwen. De NMBS wil alle administratieve diensten centraliseren en zich van het reeds bestaande lappendeken van verouderde en weinig efficiënte gebouwen ontdoen. Het zou zich ten dele zelf moeten financieren door deze vier gebouwen aan het consortium (CFE/Besix en Immobel) te verkopen zodat zij daar nieuwe ontwikkelingen kunnen realiseren. In 2022 zou de bouw van start moeten gaan en in 2024 zouden de 4.000 werknemers hun intrede doen in de kantoren.

Graag een antwoord op volgende vragen:

1. Wat is de stand van zaken in dit project? (aanbesteding, bedrag offerte, hoogste bieder/consortium, contract DBM, ...)

2. Wat is de stand van zaken omtrent de bouwplannen? Zullen er ook aanpassingen gerealiseerd worden aan het station Brussel-Zuid? Zo ja, welke en wat zal specifiek hiervan de kostprijs zijn?

3. Zal de vooropgestelde eindtermijn van 2024 haalbaar zijn?

4. Welke nieuwe ontwikkelingen zal het consortium realiseren?

5. Wat zal de kostprijs van de bouwwerken zijn? Wat zal de netto kost/winst voor de NMBS zijn na de verkoop van de vier gebouwen + gronden op de site van Brussel-Zuid? Graag een gedetailleerd kosten/baten overzicht.

6. Werd de alternatieve piste om de NMBS-administratie te decentraliseren via lokale regionale kantoren onderzocht? Zo ja, waar, wanneer en door wie? Welk waren de conclusies? Zo neen, waarom niet?

15.03 Minister **Georges Gilkinet**: De principiële beslissing inzake het bouwproject van een nieuwe hoofdzetel voor de NMBS werd in het verleden genomen. De NMBS schreef die aanbesteding uit in 2017. Over de precieze invulling van het project is er nog niets definitief beslist, vooral omdat dat project geen vergunning heeft van het Brusselse Gewest.

Het klopt dat sinds de start van de coronacrisis de behoeften op het gebied van werkplaatsen veranderd zijn. Iedereen, dus ook de NMBS, moet in zijn of haar plannen rekening houden met de evolutie naar meer telewerk. Tegelijk moet iedere werknemer in goede arbeidsomstandigheden kunnen werken, ook het spoorpersoneel, dat efficiënt moet kunnen samenwerken ten dienste van de reiziger, niet meer maar ook niet minder, want die personeelsleden doen de treinen rijden.

15.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, eerlijk gezegd ben ik niet veel wijzer geworden. Natuurlijk heeft het personeel recht op een goede werkplaats en op werk in goede arbeidsomstandigheden. Daarvan zijn ook wij zeker voorstander. De vraag gaat echter over de noodzaak van de uitbouw van een dergelijk groot project. Het doet mij wat denken aan de Arsenaalsite te Gent, een dossier waarin de NMBS voor het meest rendabele heeft gekozen. Ik vraag mij af of dat ook kan gelden voor de nieuwe hoofdzetel. Volgens mij zijn er belangrijkere projecten.

15.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik bedank de minister voor zijn antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 **Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La publicité pour les alternatives en matière de mobilité" (55023971C)**

16 **Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Reclame voor mobiliteitsalternatieven" (55023971C)**

16.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous l'avez vu, chez nos voisins français, à partir du 1^{er} mars, les constructeurs automobiles devront intégrer un message de sensibilisation aux autres moyens de transport. C'est une première mesure qui fait suite à la Conférence Climat qui a associé les citoyens; une autre est prévue à partir de 2028, à savoir que la publicité en faveur de la vente des véhicules les plus polluants sera interdite, ceci pour accompagner les mesures qui sont entreprises pour réduire la vente de ce type de véhicules compte tenu des objectifs environnementaux prévus par les Accords de Paris

En Belgique, le Conseil fédéral du Développement durable, le Conseil supérieur de la Santé et le Conseil central de l'Économie recommandent depuis 2018 d'informer correctement les citoyens sur la consommation de carburant et de CO₂, sur la base des propositions de la Commission européenne, notamment via des étiquettes CO₂ intégrant une échelle avec un code couleur permettant aux citoyens de faire un choix éclairé lors de l'achat d'un nouveau véhicule.

Sur cette thématique, à propos de laquelle je pense que vous avez déjà eu l'occasion de vous exprimer dans la presse, que pensez-vous de ces nouvelles obligations et perspectives prévues chez nos voisins français?

Compte tenu des demandes des associations et conseils que j'ai mentionnés, plaidez-vous aussi pour la révision de l'arrêté royal relatif à la mise à disposition d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂?

D'un point de vue pédagogique, par quels autres canaux avez-vous prévu de pousser les Belges vers une mobilité plus verte?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Parent, comme vous le savez, en tant que ministre de la Mobilité, je souhaite promouvoir des alternatives à la voiture individuelle, certainement aux plus grosses d'entre elles, face à cette tendance aux véhicules toujours plus lourds, plus énergivores et plus dangereux pour les autres usagers. Plusieurs intervenants, dont vous-même je pense, travaillent au concept des Lisa Cars, voitures plus légères et plus sécurisées. Il s'agit d'initiatives que je partage et nous aurons certainement l'occasion d'en rediscuter prochainement. J'ai eu l'occasion de participer à un colloque organisé, notamment, par Inter-Environnement Wallonie sur le sujet.

Les mesures prises par la France obligent les constructeurs d'une part à réaliser des publicités visant à sensibiliser le public aux autres moyens de transport plus respectueux de l'environnement et leur interdiront d'autre part de réaliser toute publicité en faveur de la vente ou de l'achat des véhicules les plus polluants. Je trouve qu'il s'agit de deux idées intéressantes et j'ai déjà pu m'entretenir à leur sujet avec le Conseil fédéral du Développement durable.

Toute action visant à offrir la meilleure information au consommateur doit être pensée avec mes collègues, le ministre de l'Économie, M. Dermagne et la secrétaire d'État à la Protection des consommateurs, Mme De Bleeker, tous deux responsables pour la publicité, ainsi qu'avec la ministre de l'Environnement pour ce qui concerne l'information sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Je ne peux que vous inviter à les questionner sur le sujet.

À côté d'une meilleure information au consommateur, je souhaite faire de la mobilité une liberté afin que chacune et chacun puisse choisir le mode de transport le plus adapté à son déplacement. En 2022, je continuerai à renforcer l'offre ferroviaire, afin de faire du train la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique. Je travaille également à favoriser l'intermodalité au sein des trains et des gares par exemple. En plus d'augmenter le nombre de places et de parkings vélos, la SNCB développe une application qui permettra de mieux informer les voyageurs sur les places dédiées aux vélos dans les trains. Tout cela fait partie du plan vélo + train que nous avons développé avec la SNCB et de la première stratégie fédérale du vélo.

Depuis le 1^{er} janvier de cette année par ailleurs, de concert avec mon collègue ministre des Finances, nous avons déjà pu, comme je viens de le dire, développer le budget mobilité afin de le rendre plus visible et plus attractif. Par ces adaptations, nous avons clairement donné, je l'espère, un coup d'accélérateur à l'élargissement, à l'accessibilité du budget de mobilité pour toutes et tous, et je souhaite évidemment aller encore plus loin.

Le budget mobilité doit évoluer avec son temps. Aujourd'hui, il faut voir la mobilité comme un service ou un bien et, enfin, la voir comme multiple – la multimodalité – et donc autocentrée sur des démarches en phase avec nos sociétés favorisant des déplacements plus libres et plus durables pour toutes et tous.

16.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Merci monsieur le ministre. Je vous fait évidemment confiance par rapport au *shift* modal et au renforcement de l'offre. Comme vous l'avez souligné, il y a aussi des combats futurs qu'il faudra remporter, notamment par rapport au type de véhicule. Il faut pousser une évolution vers des voitures plus légères, plus économes en carburant. Je pense toutefois qu'au niveau de la publicité, il faut continuer à interpellier parce que – on le sent – les évolutions technologiques sont là, les caps sont fixés par les gouvernements, mais l'industrie automobile jette ses dernières forces dans la bataille pour faire la promotion des véhicules aujourd'hui les plus polluants: 42 % des budgets de la publicité pour les véhicules sont consacrés aux SUV les plus polluants. C'est le signe qu'on arrive au bout du système et que l'industrie automobile essaie de gagner ce qu'elle peut par rapport aux évolutions en cours. Affaire à suivre donc auprès de vos collègues, comme vous l'avez mentionné. Je compte aussi toutefois sur votre soutien énergétique. Merci.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 **Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'abonnement adapté au télétravail "flex-abo"" (55023974C)**

17 **Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het op telewerk afgestemde flexibele woon-werkabonnement Flex Abonnement" (55023974C)**

17.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Nous apprenions récemment que le futur abonnement « domicile-travail » qui s'adapte au télétravail verra le jour en 2022, d'abord pour les utilisateurs des grands clients puis sera ensuite étendu aux particuliers. Cet abonnement sera uniquement disponible sur smartphone, à l'instar du Brupass qui sera également proposé en digital. La mise en œuvre de ce nouvel abonnement prendrait du temps notamment en raison de la digitalisation et du besoin de coordination avec les abonnements des autres modes de transport. La digitalisation, bien que pratique et utile, renforce davantage la fracture numérique. Vous avez toutefois indiqué dernièrement en commission qu'il serait disponible dans le courant de cette année.*

Voici donc mes questions :

- Est-il prévu qu'un support physique existe pour le flex-abo à la place ou en complément du support smartphone, ou ce dernier sera le seul support?

- Qu'est-il prévu pour les utilisateurs désirant bénéficier du flex-abo mais ne pouvant disposer d'un smartphone?

- Le prix pour le flex-abo sera-t-il calculé sur base du prix de l'abonnement mensuel et annuel au prorata des jours de télétravail ? Pourra-t-il être flexible et se calquer sur le nombre de jours de télétravail variables chaque semaine ou sera-t-il fixe sur le nombre de trajets?

- Les abonnements de parking liés aux abonnements de télétravail prévoiront-ils également une option flex ?

- Quelle est la date prévue pour la mise à disposition du flex-abo?

17.02 Georges Gilkinet, ministre: Les citoyennes et citoyens demandent plus de flexibilité dans leur mobilité, comme on le voit par exemple avec le budget Mobilité. Concrètement, le Flex abonnement sera proposé sous la forme d'un carnet de voyages numérique sur une base annuelle (80 ou 120 jours) ou mensuelle (6 ou 10 jours). Après avoir utilisé ces jours, le client achète un nouveau carnet. Le choix des jours de voyage est donc totalement libre dans la période de un ou douze mois.

La SNCB me fait savoir que le Flex abonnement sera proposé uniquement par le biais de son application, et ce, pour différentes raisons. Un Flex abonnement nécessite un changement de comportement important de la part des voyageurs par rapport à l'abonnement *full time* actuel, qui ne demande pas d'activation. Le Flex abonnement doit être validé à chaque trajet ou chaque jour. Le contrôle par l'accompagnateur doit être simple pour éviter les fraudes, les discussions, les agressions et les problèmes qui y sont liés.

L'utilisation de l'application SNCB est la seule option numérique possible à ce stade, vu l'absence de valideurs à la SNCB, ce qui rend donc impossible l'utilisation de la carte Mobib pour la validation des trajets. La cible potentielle du Flex abonnement est uniquement une population professionnelle, pour laquelle le taux de pénétration mobile est très élevé, voire total.

La solution numérique est acceptée et même recommandée par les clients interrogés lors des enquêtes préalables réalisées par la SNCB. Le numérique permet de répondre aux besoins des entreprises car il offre l'avantage d'une administration simplifiée, en particulier en matière de *reporting*, de gestion du budget de mobilité ou d'autres avantages aux travailleurs.

Par ailleurs, en ce qui concerne les abonnements de parking, il sera en effet nécessaire d'intégrer des solutions de parking pour les voitures et vélos afin d'optimiser le trajet domicile-travail porte à porte des clients. Différentes options sont actuellement à l'étude. La SNCB m'informe qu'elle vise le lancement de cette offre Flex abonnement dans un premier temps à destination des entreprises (B2B) dès la fin du second trimestre 2022 ou à la rentrée de septembre. La SNCB doit encore affiner son application mobile afin qu'elle permette l'intégration fluide du Flex abonnement.

J'ai bien évidemment insisté auprès de la SNCB sur l'importance de travailler au lancement rapide du Flex abonnement afin de soutenir l'ensemble des engagements pris jusqu'ici en faveur des navetteurs. En tant que ministre de la Mobilité, je veux rendre le choix de modes de transport durables tels que le train aussi faciles et attrayants que possible. Une offre de train étendue et flexible doit constituer un atout dans cette direction, parce que moins de gens dans les embouteillages et plus de gens dans les trains, c'est bon pour notre santé, pour l'économie et pour le climat, mais je ne dois pas vous convaincre, monsieur Parent.

17.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, en ce qui concerne votre réponse, je salue positivement le fait qu'on puisse intégrer la question du parking et du vélo. Ce sont des facilités qui sont nécessaires pour renforcer l'attractivité de ce Flex-abo. J'espère dès lors que la formule sera la plus attractive possible et qu'elle nous permettra d'attirer des personnes qui avaient décroché par rapport au rail mais aussi un nouveau public. C'est l'objectif qu'on peut souhaiter voir ce flex abonnement atteindre. J'entends les difficultés techniques par rapport à la validation de la carte Mobib. Je ne doute pas que la SNCB et ses équipes ont analysé ce dossier durant la phase des premiers tests comme vous l'avez rappelé.

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

18 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De leeftijdslimiet bij het studentenabonnement" (55024030C)**

18 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limite d'âge pour bénéficier d'un abonnement étudiant" (55024030C)**

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

Een student die met de NMBS reist, verliest het recht op studententarief zodra hij of zij 26 jaar wordt. Gevolg, het tarief vervijfvoudigt zomaar even op dat moment. Nochtans wijzigt de financiële situatie van de (voltijdse) student op dat moment niet. Studeren is sowieso al een investering voor de toekomst.

Ook voor jongeren die op al iets minder jongere leeftijd een voltijdse studie ondernemen. De afschaffing van het studententarief op 26 jaar lijkt dan ook arbitrair en mogelijk zelfs discriminatoir. Kan dit voordeeltarief niet gewoon gelinkt worden aan het al dan niet voltijds studeren, zonder leeftijdsbeperking?

Vandaar volgende vragen aan de minister:

Waarom worden abonnementen aan studententarief momenteel beperkt tot 26 jaar voor studenten die voltijds school lopen?

Hoe staat de minister tegenover een opheffing van de leeftijdslimiet van 26 jaar voor studenten die voltijds school lopen?

Hoeveel 26-jarigen namen een abonnement bij de NMBS nadat ze het jaar voordien eigenaar waren van een abonnement aan studententarief? Graag een overzicht per jaar van de laatste vijf jaar.

Hoeveel abonnementen aan studententarief worden er uitgegeven per jaar? Ook hier graag een overzicht van de laatste vijf jaar

Welk bedrag zou de NMBS mislopen bij de opheffing van deze leeftijdslimiet?

18.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Van den Bergh, zoals u weet vind ik het belangrijk dat de trein een toegankelijk vervoermodel is, in het bijzonder voor onze jongeren en studenten. De tarieven spelen daarbij uiteraard een belangrijke rol.

De leeftijdsgrens voor studentenabonnementen is opgenomen in de huidige beheersovereenkomst die dateert van 2008. Studenten tot en met 25 jaar kunnen gebruikmaken van de studententarieven van de NMBS. Dat is bijvoorbeeld een jaar langer dan de school- of studentenpassen van andere regionale vervoermaatschappijen.

Wanneer de jongere de leeftijd van 26 jaar bereikt, kan hij of zij gebruikmaken van een trajectpas of een ander vervoerbewijs. De leeftijdsgrens voor schooltarieven is een algemene regel die ook wordt toegepast door de regionale vervoermaatschappijen en door buitenlandse spoorwegmaatschappijen.

Bij de vaststelling van de leeftijdsgrens wordt rekening gehouden met een normale ononderbroken opleiding aan een universiteit of een hogeschool. Besprekingen over een eventuele wijziging van deze regeling lopen in het raam van de onderhandelingen over het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de Belgische staat, zonder dat ik daar nu verder over kan uitweiden.

Wat de cijfers waarnaar u vroeg betreft, dat zijn commercieel gevoelige gegevens die de NMBS niet wenst te communiceren.

18.03 **Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, eerst over uw laatste antwoord, het is een klassieker dat er wordt verwezen naar commercieel gevoelige informatie. Ik wil er dan ook op drukken dat dit een belangrijk element is bij de bespreking van het openbaredienstcontract. Als de NMBS door de overheid een monopolie krijgt toegewezen om tien jaar treinen te laten rijden in ons land, meen ik dat daar open

informatie tegenover kan en mag staan. De overheid verwacht dat de NMBS bepaalde zaken voor haar rekening neemt. Daar staat een prijs tegenover. Ik meen dat dan ook de nodige openheid mag bestaan. Er is dan ook weinig commercieel gevoelig als wij een monopolie toekennen, lijkt me. Maar misschien stel ik het te simplistisch voor.

De kern van mijn vraag ging over de studentenabonnementen. Mijnheer de minister, ik weet dat alle vervoermaatschappijen dat vandaag zo doen, zowel in ons land als in andere landen. Maar ik meen dat de tijd dat studenten studeerden tot hun 21, 23 of 25 jaar zo stilaan achter ons ligt.

Er zijn genoeg jongeren die op de leeftijd van 18 jaar beginnen te werken en na een paar jaar toch opnieuw gaan studeren of andere vormen van levenslang leren toepassen. We moeten dit dus toch overwegen, denk ik. Studenten moeten uiteraard een studentenkaart hebben, fulltime studeren en niet gelijktijdig werken. Dergelijke voorwaarden zouden aan het studentenabonnement gekoppeld kunnen worden in ruil voor de afschaffing van de leeftijdslimiet. Dat zou heel wat studenten vooruit kunnen helpen, volgens mij.

Het zou jongeren die op hun achttien zijn beginnen te werken kunnen stimuleren om na enkele jaren toch opnieuw een studie aan te vatten. Dat zou een goeie stimulans kunnen zijn.

U verwees naar de gesprekken tussen de FOD en de NMBS met betrekking tot openbardienstcontracten. Ik begrijp dat u weinig kunt zeggen over de onderhandelingen die lopende zijn. Maar u hebt niet echt een uitspraak gedaan over hoe u dat zelf ziet als beleidsmaker en als verantwoordelijk minister. Daar had ik op iets meer engagement gehoopt. We volgen het zeker verder op.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkeerscontroles" (55024070C)

19 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les contrôles routiers" (55024070C)

19.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, in november 2020 konden wij in de beleidsnota's lezen dat deze regering inzake verkeersveiligheid de ambitie had om uiteindelijk elk jaar een op de drie automobilisten te controleren op snelheidsovertredingen, alcohol- en drugsgebruik, het dragen van de veiligheidsgordel en het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur.

Een jaar later konden wij alleen nog lezen dat men de frequentie van de controles langs de weg wilde opvoeren. Het was dus veel minder concreet.

Wat is de concrete verkeerscontrolegraad die deze regering voor ogen heeft? Is dat nog steeds elk jaar een op de drie automobilisten controleren? Zo ja, tegen wanneer zal dit het geval zijn? Zo neen, waarom niet?

Op welke wijze wordt het aantal uitgevoerde verkeerscontroles in kaart gebracht? Betreft dit alleen fysiek uitgevoerde controles door de politiediensten of tellen feiten vastgesteld door bemande en/of onbemande camera's ook mee als uitgevoerde verkeerscontroles?

19.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, verkeersveiligheid is een topprioriteit voor mij. Daarom heb ik, samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie in oktober 2021 het eerste Federaal Verkeerveiligheidsplan ontwikkeld.

Het regeerakkoord voorziet dat een op de drie bestuurders jaarlijks gecontroleerd moet worden op de verschillende risicogedragingen in het verkeer. Deze doelstelling blijft ongewijzigd en is dan ook overgenomen in dit Federaal Verkeerveiligheidsplan.

Voor gedetailleerdere informatie, met name over de timing van de realisatie van deze doelstelling, kunt u zich richten tot mijn collega Verlinden, de minister van Binnenlandse Zaken. Hetzelfde geldt voor de statistieken van de uitgevoerde verkeerscontroles door middel van staandehoudingen en met camera's, waarover ikzelf niet beschik als minister van Mobiliteit.

19.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u begon met te zeggen dat het voor u een absolute

topprioriteit is, om vervolgens met betrekking tot de timing te zeggen dat ik het moet vragen aan de minister van Binnenlandse Zaken. Dat lijkt mij vreemd.

Ik heb de minister van Binnenlandse Zaken bevestigd over een aantal zaken, onder andere over de controlegraad van de verkeerscontroles. Dat boeit mij, als ik hoor dat men een op de drie wil gaan controleren. Ik weet niet wat allemaal meetelt, maar ik kan alleen maar vaststellen dat uw collega van Binnenlandse Zaken mij antwoordde dat er geen gegevens beschikbaar zijn met betrekking tot het totale aantal uitgevoerde verkeerscontroles, met uitzondering van het aantal gecontroleerde bestuurders op het rijden onder invloed tijdens de BOB-campagnes.

Hoe zal dat gemeten worden? Uw collega van Binnenlandse Zaken zegt dat daarover geen gegevens beschikbaar zijn. Ik begrijp dat het een prioriteit is, maar dat ik het ergens anders moet vragen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55024172C van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

20 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorschuld" (55024264C)**

20 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La dette des chemins de fer" (55024264C)**

20.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de historische spoorschuld van de toenmalige NMBS Groep bedroeg op het moment van de opsplitsing van de NMBS Groep in NMBS en Infrabel 4 miljard euro. Volgens de jaarrekening van 2020 bedroeg de schuld van de NMBS nog 2,363 miljard euro en bij Infrabel 4,581 miljard euro. Onder de voorgaande regering, waarin ook de N-VA een partner was, werd beslist om de historische schuldopbouw te bevriezen om zodoende de facto naar een nettoafbouw van de spoorschuld te gaan. De huidige context is uiteraard veranderd.

Mijnheer de minister, hoe is de schuld van de NMBS en Infrabel in de jongste jaren geëvolueerd?

Worden er in de komende jaren bijkomende schulden aangegaan of opteert u ervoor, zoals ik verkies, om de schuld constant te houden en niet verder te laten aandikken?

U hebt enkele uitbreidingen in het aanbod van de NMBS ingevoerd. Er staat nog heel wat op de planning en de meeste van die plannen zijn niet kostendekkend. Vindt u het verantwoord om de verliezen te vergroten en de schuld te laten toenemen?

Welk traject stelt u de komende jaren van deze legislatuur voorop aangaande de schuldenbergen?

Momenteel liggen de rentes zeer laag. De gederfde rentelasten kunnen een mooie gelegenheid zijn voor een versnelde afbouw van de spoorschuld. Vormt die optie ook een onderdeel van uw beleid?

20.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, de federale regering heeft vanaf het begin duidelijk gekozen voor investeringen in het spoor met als doelstelling om van het spoor de ruggengraat van onze mobiliteit te maken. Dat is een keuze voor meer treinen, minder vrachtwagens en minder vliegtuigen. Schulden zijn daarbij noodzakelijk, maar de investeringen staan efficiëntie uiteraard niet in de weg.

Integendeel, een efficiënt gebruik van de middelen is belangrijk, want de NMBS en Infrabel leveren een publieke dienst. Daarom is het mijn wens en tevens die van de spoorbedrijven om met de investeringen in het spoor meer te doen, zoals een groter aanbod aan treinritten, opdat meer mensen voor de trein in plaats van voor de wagen kiezen. Zo wordt de rendabiliteit indirect ook verhoogd.

Bovendien herhaal ik dat volgens een berekening van Deloitte een investering van 1 euro in het spoor 3 euro oplevert voor onze economie.

Denk daarbij aan de opbrengsten gegenereerd door de beperking van de negatieve impact en de kosten van de vele files, met name 4,5 miljard per jaar volgens VBO en FEBIAC. Dan spreken we alleen nog maar over de economische kosten van de files en niet over alle andere directe en indirecte kosten.

Tot slot vind ook ik een gezonde financiële situatie van de spoorbedrijven belangrijk. Dankzij significante productiviteitsverbeteringen en de groei van het treinverkeer zagen we voor zowel NMBS als Infrabel de afgelopen jaren globaal een trend van daling van de schuld, zoals u zult kunnen zien in de tabel die ik u zal doorsturen. Zij doen dus wel degelijk hun best om de schuld te verminderen.

In hun ondernemingsplannen wordt dan ook naar een financieel evenwicht gestreefd, zodat de schuld een dalende trend blijft volgen. Een verhoging van het aanbod mag bovendien niet op zichzelf bekeken worden, maar moet steeds gezien worden in de totaliteit van een verhoging van de efficiënte en optimalisering van de dienstverlening.

20.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik kan uit uw antwoord niet opmaken of de schuld zal stijgen of dalen. Als ik uw verantwoording hoor, dan vrees ik voor het eerste. Wanneer u zegt dat schulden noodzakelijk zijn voor de realisatie van uw beleid, dan zult u opnieuw de schuldenlast vergroten en de schuldenput verdiepen. Daardoor zult u de rentabiliteit van het aanbod verminderen, bijkomend verlieslatend aanbod realiseren en een molensteen hangen om de nek van de NMBS en elk toekomstig aanbod.

Uw beleid focust op de korte termijn: meer aanbod nu, minder in de toekomst. De uitspraak dat 1 euro investering 3 euro oplevert, is recent gefactcheckt. Ik heb daaruit onthouden dat dat waar is op voorwaarde dat het aanbod rendabel is, dus als het effectief beantwoordt aan een vervoersvraag. Maar zoals u zelf aangeeft, is dat niet het geval voor uw beleid. U realiseert een aanbodgestuurd model, dat niet noodzakelijk de rentabiliteit verhoogt. Het kan dus voor verlieslatende lijnen dichter bij de waarheid liggen dat 1 euro extra investering 2 euro kost in plaats van 3 euro op te brengen, als daar geen vraag uit voortvloeit.

In elk geval vind ik het een verkeerde keuze om bijkomende schulden aan te gaan. Het betekent een vermindering van het aanbod van de NMBS in de toekomst.

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

21 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Intimidatie en onveiligheid van treinreizigers" (55024356C)
- **Joris Vandenbroucke** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van WhatsApp en sms in het veiligheidsbeleid van de NMBS" (55024493C)
- **Kim Buyst** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid op grensoverschrijdende treinen" (55024988C)

21 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'intimidation et l'insécurité des voyageurs ferroviaires" (55024356C)
- **Joris Vandenbroucke** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de WhatsApp et de SMS dans le cadre de la politique de sécurité de la SNCB" (55024493C)
- **Kim Buyst** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans les trains transfrontaliers" (55024988C)

21.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar een incident van 19 januari. Iedereen heeft in de pers kunnen lezen dat een studente 's avonds het slachtoffer is geworden van intimidatie door dronken mannen op de treinverbinding van Diest naar Brussel. Zij heeft de hele tijd opgesloten gezeten in een wagon waar ze niet weg kon, tot ze na bijna drie kwartier is kunnen vluchten naar de wagon waar de conducteur zat.

Welke maatregelen heeft de minister genomen ter bevordering van de veiligheid op de trein, in de stations en op de perrons naar aanleiding van dit voorval? Heeft de minister ter zake contact en overleg gehad met de NMBS? Zo ja, wat waren de inhoud en het resultaat?

Welke bijkomende maatregelen heeft de NMBS genomen naar aanleiding van dit voorval? Welke actie heeft de NMBS ondernomen jegens het slachtoffer?

21.02 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik wil er geen gewoonte van maken om u naar

aanleiding van concrete incidenten te ondervragen over thema's, want men vervalt licht in anekdotiek. Datgene waarover op vrijdag 21 januari werd getuigd door de Brusselse studente Romi, met name een incident op een avondlijke trein tussen Diest en Brussel, was geen prettig verhaal voor de betrokkene. Zij werd lastiggevallen door verschillende mannen en moest op zoek naar treinpersoneel.

Ik vond het vooral frappant dat heel veel andere mensen daarop hebben gereageerd met de melding dat het een herkenbare situatie was. Vooral vrouwen zeiden dat ze zich op de trein niet veilig voelden. De NMBS heeft daarop gereageerd met de melding dat reizigers steeds het treinpersoneel kunnen aanspreken. Op een avondlijke trein zijn die mensen natuurlijk niet dik gezaaid. Reizigers kunnen ook bellen naar het gratis nummer van Securail.

Wat dat betreft heb ik u vorig jaar voorgesteld om het in navolging van de Nederlandse Spoorwegen mogelijk te maken voor reizigers om urgente zaken of acute situaties te melden via sms of whatsapps, wanneer ze zich onveilig voelen. In Nederland kan dat sinds april vorig jaar.

Voor een reiziger die belaagd wordt of zich onveilig voelt, is het niet evident om te bellen. Dan is het makkelijker om een bericht te sturen. U hebt toen geantwoord dat u dat project grondiger zou bekijken, maar ook dat u het een interessante piste vond.

Hebt u het systeem met whatsapps en sms bij de Nederlandse Spoorwegen inmiddels bestudeerd? Kan dat ook bij de NMBS ingevoerd worden? Is het een optie om dat alvast via een proefproject op te starten?

Kunt u mij cijfers geven over de evolutie van het aantal meldingen via het telefoonnummer 0800/30230 van Securail? In hoeveel gevallen gaven die meldingen aanleiding tot directe ondersteuning?

21.03 Minister **Georges Gilkinet**: Elke vorm van geweld, intimidatie of lastigvallen van passagiers, treinpersoneel of Securailmedewerkers is onaanvaardbaar. Het incident waarnaar u verwijst is de weerspiegeling van een maatschappelijk probleem dat jammer genoeg ook voorkomt op ons openbaar vervoer. Geweld op het openbaar vervoer is een maatschappelijk probleem dat toegenomen is met de coronacrisis, maar het blijft onaanvaardbaar.

De NMBS herhaalt de maatregelen die ze neemt ter bevordering van de veiligheid van de klanten in de trein, in de stations en op de perrons, namelijk het noodnummer van Securail dat 24/7 beschikbaar is, de rol van de treinbegeleider, extra patrouilles van Securail die ingezet worden op bepaalde vroege en late treinen of lijnen en de rol van de camera's aan boord van het nieuwe materieel, de M7 en de Desiro's.

De NMBS en ik werken hard aan een structurele oplossing, de hervorming van de circulaire met mevrouw Verlinden, de reorganisatie van Securail met extra aanwerving van agenten, een nauwkeurige analyse van de geschiktheid van de bevoegdheden van Securail, een preventiecampagne met registratie en opvolging van klachten enzovoort. Dat is niet niks. Mijn kabinet volgt de situatie op de voet met de NMBS, in overleg met de andere openbaarvervoermaatschappijen, die met precies dezelfde problemen te kampen hebben. Mijn kabinet heeft hierover afgelopen vrijdag opnieuw met de NMBS vergaderd, om de mogelijkheid van aanvullende maatregelen die momenteel worden bestudeerd te evalueren.

Voorts blijft de digitalisering van de tools een prioriteit voor de regering en de NMBS. Het toekomstige openbardienstcontract zal ervoor zorgen dat de digitalisering zich blijft weerspiegelen in het maatschappelijke veiligheidsbeleid van de NMBS.

De NMBS staat in contact met haar buitenlandse partners om na te gaan hoe het best kan worden gereageerd op noodoproepen die moeilijk mondeling kunnen worden gedaan. Daarvoor is de NMBS begonnen met een proces om haar digitale callmanagementplatform te vervangen door het Security Operations Center. Er is al besloten dat het toekomstige platform noodoproepen moet kunnen ontvangen via sms en whatsapps. Die functionaliteit zal met voorrang worden ontwikkeld, maar het technologische proces is omvangrijk en complex en het platform zal pas over een jaar operationeel zijn. De principiële beslissing is echter genomen.

Het is technisch niet mogelijk een proefproject te plannen zonder gebruik te maken van het platform, maar het is duidelijk dat de doeltreffendheid van het apparaat zal worden geëvalueerd. Intussen zal de NMBS haar noodnummer 0800/30330 vaker tonen, ook op de treinen, om het optimale bekendheid te geven. Het antwoord op dit maatschappelijke probleem ligt niet bij een mirakeloplossing, maar er zal op verschillende

niveaus gehandeld moeten worden, van sensibilisering en preventie tot en met sanctionering. Ik verzeker u dat wij er alles aan doen om de zaak op te volgen, voor een optimale veiligheid voor de reizigers en voor alle personeelsleden van de spoorwegen. Ik wil immers meer treinen en meer reizigers en daarvoor moet iedereen rustig en veilig kunnen reizen, zodat mobiliteit echte vrijheid betekent.

21.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het gaat inderdaad om een maatschappelijk probleem dat zich ook voordoet op het spoor. Het kan wel alle inspanningen om het spoor aantrekkelijk te maken en om een modal shift te realiseren tenietdoen. Ik ben dus blij dat er overleg is en dat er digitale platformen ontwikkeld worden, maar het mag niet bij aankondigingen blijven. Daar hebben de treinreizigers en het personeel niets aan. We hopen dat er snel structurele maatregelen uitgerold worden.

21.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Het doet me veel plezier dat over een jaar het nieuwe veiligheidsplatform van de NMBS zal toelaten dat noodoproepen ook via whatsapp of sms kunnen verzonden worden.

Ik had echter nog een tweede vraag gesteld over het aantal meldingen op het telefoonnummer van Securail. Ik heb dat niet gehoord, of u hebt geen cijfers genoemd? Kunt u die nog bezorgen?

21.06 Minister Georges Gilkinet: Die cijfers zullen u schriftelijk worden bezorgd.

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

22 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast met een spoorwissel in Hasselt" (55024425C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast als gevolg van een spoorwissel in Hasselt" (55024486C)

22 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les désagréments occasionnés par un aiguillage à Hasselt" (55024425C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores occasionnées par un aiguillage à Hasselt" (55024486C)

22.01 Frank Troosters (VB): Twee jaar geleden legde Infrabel een nieuwe wissel op het spoor tussen Kuringen en Kiewit in Hasselt. Aanvankelijk was de spoorwissel tijdelijk nodig om het treinverkeer op één spoor te brengen gedurende de werken aan de spoorwegbrug over het Albertkanaal. De wissel, die zou verdwijnen nadat de verhogingswerkzaamheden aan de brug zouden afgerond zijn, zorgt voor extreme geluidsoverlast en trillingen in de woningen van de buurtbewoners. Intussen zou de spoorwissel een definitief karakter gekregen hebben.

Kan Infrabel bevestigen dat de nieuwe spoorwissel aanvankelijk een tijdelijk karakter had? Zo ja, waarom blijft de spoorwissel nu dan toch definitief liggen?

Waarom kan er na de beëindiging van de werken aan de spoorwegbrug niet terug overgegaan worden naar de eerdere situatie zonder of met een beperkte overlast?

Graag een overzicht van alle communicatie die gevoerd werd met betrekking tot dit probleem. (intern, buurtbewoners, andere contacten...)

Werd Infrabel aangaande het probleem van de buurtoverlast op enige wijze gecontacteerd door de stad Hasselt? Zo ja, wanneer, door wie, welke inhoud en vervolg van dit contact?

Welke maatregelen zal Infrabel nemen om de overlast die het veroorzaakt uit de wereld te helpen en de rust in de buurt terug te garanderen? Op welke termijn zal dit gebeuren?

22.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister,

Twee jaar geleden bracht Infrabel een wissel aan op het spoor tussen Kuringen en Kiewit. Het ging om een tijdelijke wissel, met de bedoeling het treinverkeer op één spoor tijdens de werken aan de spoorwegbrug over het Albertkanaal.

Die werken zijn al meer dan een half jaar afgerond, maar de wissel ligt er nog steeds. Tot ongenoegen van de omwonenden, die klagen over ernstige geluidsoverlast.

Mijn vragen aan u:

- 1. Infrabel zou beslist hebben om de aanvankelijk tijdelijke wissel toch te behouden. Kan u dit bevestigen?*
- 2. De wissel zou een aanzienlijke investering geweest zijn. Kan u dit toelichten?*
- 3. Infrabel zou al verschillende metingen inzake geluid en trillingen uitgevoerd hebben. Wat waren de resultaten hiervan?*
- 4. Wat is de stand van zaken van het overleg tussen Infrabel en de transportfirma's met het oog op het beperken van de hinder door passerende goederentreinen?*
- 5. Overweegt Infrabel om de wissel toch opnieuw te verwijderen?*

22.03 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, Infrabel neemt alle vragen, suggesties en klachten van buurtbewoners voor alle werven in België heel ernstig en volgt die steeds nauwgezet op met de werfverantwoordelijken. Dit is uiteraard ook het geval in dit dossier, waarvoor Infrabel in de voorbije weken op regelmatige basis contacten heeft gehad. De dienst Infrabel Customer Care ontving een klacht van een buurtbewoner over dit dossier. Ook de persdienst van Infrabel werd hierover bevestigd, terwijl de dienst Public Affairs werd gecontacteerd door de dienst Ruimte van de stad Hasselt. Al deze verzoeken worden verwerkt in overeenstemming met de daarvoor geldende processen.

Ik kan u alvast meegeven dat de werken aan de wissel gerealiseerd zijn ten tijde van de verhoging van de spoorbrug over het Albertkanaal in Kuringen. In de voorbije jaren heeft Infrabel de spoorinfrastructuur in de zone rond de brug moeten aanpassen daar de nieuwe brug van de Vlaamse Waterweg twee meter hoger ligt dan de vroegere brug. De nieuwe wisselverbinding ter hoogte van de Paalsteenstraat zorgt voor een vlottere doorstroming van het treinverkeer, zowel voor reizigers- als goederentreinen, vanuit Hasselt, Kiewit, Zonhoven en omgekeerd, en ook verder richting Genk.

De wisselverbinding is dus beter voor de exploitatie van het treinverkeer en wordt vanuit dit standpunt ook verder geanalyseerd door de ingenieurs van Infrabel. Om de toestand van de wissel in kaart te brengen naar aanleiding van de klachten uit de buurt, werden op verschillende tijdstippen reeds meerdere controles uitgevoerd en actie ondernomen. Er is ook gepland dat begin maart metingen gebeuren ter plaatse. Een concrete datum is nog niet vastgelegd. De betrokken buurtbewoner is hier ook reeds van op de hoogte gebracht en wordt net als de stad Hasselt verder geïnformeerd.

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

Ik maak uit uw antwoord op dat de wissel daar dus zal blijven liggen voor een betere exploitatie en doorstroming van de treinen. Voor de rest heeft men controles gedaan en zal men vanaf maart metingen uitvoeren. Die mensen leven al een hele tijd met lawaaihinder en trillingen in huis en pas binnen een paar weken zal men metingen doen. Ik vind het vreemd dat dit zo lang moet duren, maar ik zal de boodschap overmaken.

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

U verwijst naar de klacht van een buurtbewoner, maar het zijn er wel meer dan een. Infrabel staat met hen in contact, net als met de stad Hasselt. Dat is goed om horen.

Ik heb ook vernomen – maar dat wisten we al – dat de doorstroming van het treinverkeer heel wat gemakkelijker verloopt dankzij die nieuwe wissel. Dat is uiteraard belangrijk, maar een en ander moet wel in evenwicht zijn met de leefbaarheid van de buurt. U kondigde aan dat er na de gebeurde controles nog een aantal metingen zullen worden gedaan. Wij mogen er toch van uitgaan dat het vandaag technisch mogelijk is om een dergelijk probleem op te lossen en ik vraag u om daar vaart achter te zetten. De leefbaarheid laat vandaag immers te wensen over.

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

23 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parking aan het station Tongeren" (55024427C)

23 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Tongres" (55024427C)

23.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijk ingediende vraag.

Aan het station van Tongeren wordt momenteel een nieuwe parking aangelegd. Die moet plaats bieden aan 160 wagens. Bijkomend komt er ook een overdekte fietsenstalling voor 120 gewone en 10 buitenmaatse fietsen.

1. Zal de aangelegde parking voor auto's en/of de fietsenparking betalend zijn?

2. Werd/wordt hierover overleg of communicatie gevoerd met het stadsbestuur van Tongeren? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer, met wie, wat was de inhoud van het overleg of de communicatie? Wat was het standpunt van de stad inzake het al dan niet betalend maken van de NMBS-parking?

23.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, zoals u weet overlegt de NMBS altijd met de lokale besturen over haar parkeerstrategie, ook in Tongeren. Het meest recente overleg vond plaats op 18 januari 2022. Aan het station van Tongeren zijn op maandag 17 januari 2022 de werken gestart voor de aanleg van een noodparking voor 160 auto's en een overdekte fietsenstalling voor 120 gewone en 10 buitenmaatse fietsen.

De autoparking wordt aangelegd op de voormalige goederenkoer van de NMBS en zal ook worden uitgerust met laadcapaciteit voor elektrische wagens. Het einde van de werken is voorzien voor einde juni 2022. Vanaf dan zal de parking uitgerust zijn met toegangscontrole. Over de precieze datum waarop deze parking betalend wordt, moet nog worden beslist.

23.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u zegt dat nog moet worden beslist over de precieze datum waarop de parking betalend wordt. Dan ga ik ervan uit dat hij inderdaad betalend wordt. Goed, ik zal het verder opvolgen op basis van de vorderingen van de werkzaamheden.

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

24 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Stargate-plan van Brussels Airport" (55024433C)

24 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet Stargate de Brussels Airport" (55024433C)

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

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag 55K0807 van 30/11/2021 die tot op heden onbeantwoord bleef.

In het kader van de Green Deal zou Brussels Airport 24,8 miljoen Euro Europees geld ontvangen voor de realisatie van hun Stargate Plan. Dit plan - een samenwerking met 21 partners - omvat onderzoek en innovatieprojecten die de omschakeling naar een emissieloze luchthaven vorm moet geven. De officiële aftrap van het project vond plaats op donderdag 25 november jongstleden.

Een project dat voor het mengen van kerosine met biobrandstoffen zal instaan zou in 2023 operationeel zijn. Aangezien er blijkbaar al concrete projectpistes gekend zijn, volgende vragen:

1. Wat is de geschatte kostprijs voor het project dat de ontwikkeling van 3D-modellen voor luchthavens moet mogelijk maken?

2. Wat is de geschatte kostprijs voor het project van de bouw van een menginstallatie voor biobrandstof? Zal dit een invloed hebben op de kostprijs van een ticket voor de consument?

3. Wat is de geschatte kostprijs voor het faciliteren van de nul- of lage emissie transportmodaliteiten zoals fietsen en elektrische voertuigen op de luchthaven?

4. Welke andere concrete projecten zullen er worden uitgerold?

5. Werd er binnen dit project ook al gedacht aan langetermijnplannen (bijvoorbeeld elektrische vliegtuigen)? Zo ja, welke?

6. Zal de toegekende 24,8 miljoen euro Europees geld volstaan voor de realisatie van een nul-emissie luchthaven? Zo neen, welke kosten zal Brussels Airport en de andere - Belgische - partners zelf moeten dragen om de groene ambities te kunnen realiseren?

7. Op welke wijze zullen de luchtvaartmaatschappijen die Brussels Airport aandoen worden aangezet om mee te gaan in het verhaal van de vergroening van de luchtvaartindustrie?

24.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik verwijs naar mijn antwoord op uw vraag nr. 586, gepubliceerd in het Bulletin van schriftelijke vragen en antwoorden. Betreffende uw opvolgvraag verwijs ik naar mijn antwoord op een vraag over hetzelfde onderwerp van mevrouw Vindevoghel in de commissie voor Mobiliteit op 18 januari 2022. Ik heb die vraag toen uitgebreid beantwoord.

24.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, over dit onderwerp heb ik inderdaad al verschillende schriftelijke vragen ingediend en ook al wel antwoorden gekregen, maar niet al mijn vragen werden beantwoord. Dat verklaart mijn bijkomende vragen. Ik zal dit opnieuw bekijken en opnieuw een schriftelijke vraag indienen.

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

25 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het aangepaste treinaanbod" (55024475C)

- **Josy Arens** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van treinen sinds het begin van de pandemie" (55024870C)

- **Nicolas Parent** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beperking van het treinaanbod bij de NMBS" (55024893C)

25 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'offre de trains" (55024475C)

- **Josy Arens** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La suppression des trains depuis le début de la pandémie" (55024870C)

- **Nicolas Parent** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La nouvelle réduction du trafic à la SNCB" (55024893C)

25.01 **Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de minister, voor de tweede keer in korte tijd dient de NMBS zijn treinaanbod te verminderen. Vanaf woensdag 26/01/2022 zou het aanbod tijdelijk met 6,5% verminderen.*

Welke maatregelen zal de NMBS nemen om zo snel mogelijk terug te kunnen keren naar het gewone aanbod?

Op basis van welke criteria werden de keuzes gemaakt welke verbindingen door het verminderde aanbod zouden getroffen worden?

Zal de NMBS op enigerlei de getroffen reizigers/abbonementhouders een compensatie aanbieden? Zo ja, hoe, welke compensatie en wanneer? Zo neen, waarom niet?

25.02 **Josy Arens** (cdH): *Monsieur le président, monsieur le ministre, concernant les conséquences de la pandémie, vous avez récemment déclaré: "Omicron change complètement la donne. Il faut en tirer toutes les conclusions politiques. Il est temps de passer à autre chose".*

En mars 2020, dix-huit trains P ont été supprimés et n'ont jamais été remis en service. En janvier 2022, onze trains P ont été supprimés, sans compter quelques dizaines de trains cadencés qui sont venus ajouter à cette liste, et ce en raison du manque de personnel.

Monsieur le ministre, comment Omicron change-t-il la donne concernant la gestion des conséquences de la pandémie sur le ferroviaire?

Si votre pari est le bon – et je le souhaite de tout cœur – j'imagine que vous avez de bonnes nouvelles à nous annoncer.

Avez-vous anticipé ce retour à la normale dans des projections en matière de mobilité? Comment se passe cette préparation du retour "à la normale"? Avez-vous établi une sorte de baromètre en interne au sein de la SNCB pour juger quand et comment rétablir les trains qui circulaient avant la pandémie? Où en sont les capacités du personnel de la SNCB et d'Infrabel? Comment évolue leur santé? Quand avez-vous prévu de rétablir la circulation de tous les trains supprimés depuis le début de la pandémie et en raison de celle-ci?

25.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *Monsieur le président, monsieur le ministre, nous apprenions récemment que la SNCB faisait à nouveau l'objet d'un nombre important de contaminations et de quarantaines parmi son personnel. La SNCB a donc pris la décision de réduire 6,5 % de son offre de train depuis le 26 janvier passé. Ainsi, des trains P et S sont supprimés mais également, et plus étonnant, des lignes entières S ou IC.*

Citons par, exemple, le S42 Flémalle-Haute-Seraing-Liège-Guillemins-Liers; ou encore l'IC Mons-Aulnoye-Aymeries (FR) et Namur-Charleroi-Sud-Maubeuge

Je vous interrogeais sur le même sujet en décembre passé, suite à une annonce similaire mais moindre, de la SNCB.

Voici donc mes questions. Pourriez-vous m'indiquer le pourcentage du personnel ne pouvant travailler pour cause de covid et ventiler par type de poste? Des engagements complémentaires sont-ils envisagés pour préserver la SNCB de ces phénomènes de yoyo concernant l'offre? Combien de navetteurs sont-ils concernés par la suppression des lignes IC/S? Sur quelle base ces suppressions complètes sont-elles opérées? De quelles alternatives les voyageurs disposent-ils? Jusque quand cette réduction de l'offre de trains est-elle prévue?

Le président: Monsieur le ministre, nous n'avons ici que des collègues raisonnables qui font référence à leurs questions telles que déposées. Ce qui importe vraiment, ce sont les réponses et l'échange qui suit.

25.04 **Georges Gilkinet**, ministre: *Monsieur le président, chers collègues, j'ai déjà eu l'occasion de m'expliquer en long et en large sur les circonstances que la SNCB et Infrabel vivent, comme tous les acteurs de la vie économique, sociale et scolaire. Un nombre important de malades ou de personnes en quarantaine fait que nous avons, de façon préventive et provisoire, adapté l'offre de trains pour éviter des annulations de dernière minute qui ne sont jamais confortables. Nous avons eu l'occasion d'en discuter sur un autre point. L'objectif est évidemment de remettre les trains sur les rails le plus rapidement possible.*

Door de evolutie van de pandemie wordt de NMBS, net als alle andere economische sectoren, op dit ogenblik geconfronteerd met medewerkers die afwezig zijn door ziekte of thuis in quarantaine verblijven. Ik wil daarbij alle getroffen en veel beterschap wensen en hoop dat zij uitgerust kunnen terugkomen, om fit aan het roer te gaan staan.

La SNCB m'informe de ce qui suit. Les absences impliquent la suspension temporaire et planifiée de l'offre de trains d'environ 6,5 % et ce, depuis le mercredi 26 janvier dernier. La SNCB souhaite limiter au maximum les désagréments pour ses voyageurs en adaptant temporairement son offre et ainsi éviter que, chaque jour, des trains ne doivent être supprimés de manière imprévue en dernière minute. Il y a eu une attention toute particulière pour maintenir les trains essentiellement fréquentés par les élèves et les étudiants. Cela me semble de bon aloi. Un retour à l'offre complète sera effectué dès que possible. Nous suivons la situation jour par jour en fonction de l'évolution des chiffres liés aux cas de maladie ou de quarantaine. Cette réduction temporaire de l'offre de trains vise à garantir que les voyageurs puissent continuer à bénéficier d'une offre claire et prévisible et répondant à leurs besoins de mobilité. La SNCB renforcera également la

composition des trains de l'offre existante, là où cela s'avère nécessaire et possible, afin de garantir le confort de ses clients. Ces derniers trouvent toute l'information utile sur le planificateur de voyage de la SNCB.

Concreet werd op weekdagen een van de vier IC-treinen per uur tussen Antwerpen en Brussel geschorst. Ook de IC-treinen tussen Bergen en Aulnoye en tussen Namen, Charleroi en Maubeuge worden tijdelijk geschorst, zowel tijdens de week als in het weekend. Reizigers richting Frankrijk reizen best via Rijsel/Lille. Daarnaast wordt een aantal voorstedelijke treinverbindingen, S-treinen dus, tijdelijk geschorst of aangepast. Zo worden de S7 Halle-Vilvoorde en de S9 Landen-Brussel-Schuman-Eigenbrakel geschorst, behalve een S9 's ochtends vanuit Landen voor het verzekeren van het woon-schoolverkeer. In de regio rond Antwerpen schakelt de S32, de verbinding Puurs-Antwerpen-Essen-Rosendaal, over op een trein elk uur in plaats van elk half uur. Voor en na schooltijd wordt tussen Puurs en Antwerpen een tweede trein per uur behouden, telkens in beide richtingen.

Monsieur Parent, le S42 Flémalle-Haute-Liège-Liers, en région liégeoise, est également suspendu, à l'exception de deux trains, un dans chaque sens, le matin pour le trafic permettant de se rendre à l'école. Mais c'est temporaire, je vous le répète.

In de regio van Gent wordt de S53-treinverbinding tussen Gent-Sint-Pieters en Lokeren geschorst. Het station van Beervelde wordt bediend door een extra stop van de IC-trein tussen Oostende en Antwerpen.

Dans la région de Charleroi, monsieur Arens, le S61 entre Charleroi, Namur et Jambes, passe à un train par heure au lieu de toutes les demi-heures avant et après les heures de classe. Cependant, un deuxième train est maintenu.

Enfin, un certain nombre de trains aux heures de pointe sont suspendus. Cela concerne deux trains S63 entre Charleroi-Sud et Erquelinnes, un dans chaque direction, deux trains P entre Ostende et Bruxelles, un dans chaque direction, et un train P le soir entre Bruxelles-Midi et Visé.

Je suis de près la situation avec la SNCB qui continue à prendre les mesures nécessaires pour que les trains ne soient pas annulés de manière inattendue, pour que ces suspensions soient les plus temporaires possible et pour que les voyageurs disposent de toutes les informations en temps utile. À circonstances exceptionnelles, réponse exceptionnelle! Ces mesures seront les plus temporaires possible. Tout le monde fait de son mieux, je pense.

25.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Dat iedereen zijn best doet, dat zou er nog aan mankeren. Ik heb er begrip voor dat mensen ziek worden. Er werd uitgekapt met het feit dat het nieuwe vervoersplan werd uitgebreid en dat er een aantal ritten bijkwam, maar ik stel vast dat er op korte termijn al twee keer in het aanbod moest worden gesnoeid door personeelsuitval.

Ik heb daar wel begrip voor, maar zoals ik daarnet al vroeg toen ik het had over de studente Romi, kan er dan geen compensatie worden aangeboden of een gebaar gedaan ten aanzien van de gedupeerde reizigers? Die mensen betalen immers een abonnement maar krijgen niet de service waarvoor ze hebben betaald. Ik wil u vragen om dat mee te nemen naar het overleg met de directie van de NMBS, om na te gaan of er in dergelijke gevallen iets kan worden gedaan. Zelfs een gewone erkenning zou al fijn zijn.

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

Même si j'insiste beaucoup sur cet aspect, je comprends très bien qu'en situation de pandémie, il n'est pas simple d'agir autrement. Je suis d'ailleurs très heureux de voir que vous insistez vous-même sur le fait qu'il faut remettre les trains sur les rails le plus vite possible. Je ne voudrais pas que cette situation temporaire ne devienne finalement à certains endroits moins fréquentés – j'ai toujours peur de ces endroits moins fréquentés –, des situations définitives. Je vous demande donc d'être très attentif à cette situation car nous le serons.

25.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour la complétude de votre réponse.

S'il est vrai que nous avons déjà eu ce type de débat, le fait de supprimer certaines lignes m'inquiétait, raison pour laquelle il me semblait nécessaire de vous interroger sur le sujet. Je vous remercie pour les

précisions que vous avez apportées, notamment concernant la ligne S42, qui assure le service pour les heures scolaires. Je pense que c'est une bonne chose et cela témoigne de la capacité d'adaptation dans un contexte dont on espère sortir le plus rapidement possible.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klimaatadaptatie bij de spoorwegen" (55024078C)

26 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les adaptations climatiques aux chemins de fer" (55024078C)

26.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb vooreerst een opvolgvraag die gaat over de adaptatie van onze spoorlijnen aan de klimaatverandering. Die zorgt voor extreme weersomstandigheden, zoals toen overstromingen in het begin van vorige zomer voor ongekende materiële schade en menselijk leed zorgden, waarbij ook het Belgische spoorwegnet niet gespaard bleef. Naar aanleiding daarvan had ik u in een schriftelijke vraag om de oplijsting gevraagd van de plannen om de spoorlijnen klimaatrobuuster te maken. Voor het Nationaal Klimaatadaptatieplan uit 2016 moest Infrabel een oplijsting maken van spoorlijnen in overstromingsgevoelig gebied en de kwetsbare punten van het netwerk.

In het antwoord op die schriftelijke vraag viel het op dat Infrabel inderdaad volgens een internationale studie de kwetsbaarheden van zijn netwerk in kaart heeft gebracht, maar nog niet specifiek de spoorlijnen in overstromingsgevoelig gebied. Daarnaast ontbreekt momenteel een verder plan van aanpak. Welke maatregelen zijn er nodig om ons netwerk robuuster te maken?

Vandaar deze opvolgvraag: waarom heeft Infrabel de opdracht zoals omschreven in het Nationaal Klimaatadaptatieplan niet volledig uitgevoerd? Zult u opdracht geven deze studie alsnog uit te voeren? Hoe gaat Infrabel verder aan de slag met de conclusies uit de studie? Zal er gewerkt worden aan een actieplan dat de kwetsbare punten die in kaart zijn gebracht ook aanpakt, zodat onze infrastructuurbeheerder beter gewapend is tegen mogelijke volgende klimaatrampen?

26.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Buyst, ik profiteer van uw vraag om de Infrabelteams nogmaals te feliciteren die opmerkelijk werk hebben geleverd na de overstromingen deze zomer. Niet alle transportinfrastructuur heeft de kans gehad om zo snel te worden hersteld. De ramp van vorig jaar in vooral Wallonië is een zoveelste bevestiging van de urgentie om alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de klimaatontwrichting tegen te gaan. Infrabel en de NMBS hebben, gezien hun functie en verantwoordelijkheid, daarin een voorbeeldrol te spelen, die ik als minister vanzelfsprekend ondersteun en waaraan ik alle nodige impulsen wil geven. De acties zoals opgenomen in het vorige Nationaal Klimaatadaptatieplan (2016-2020) werden door Infrabel opgestart zoals omschreven in de antwoorden op uw parlementaire vraag nr. 706. Het is daarbij inderdaad de bedoeling dat de opdracht volledig wordt uitgevoerd.

Voor de verdere concretisering is nog bijkomende informatie nodig, zoals gedigitaliseerde kaarten van de overstromingsgevoelige gebieden, die de komende maanden in overleg met een netwerk van externe partners zullen worden opgemaakt. Onder andere het KMI heeft vorig jaar klimaatvooruitzichten tot 2100 voor België opgesteld. Die informatie zal toelaten de technische specificatie van de spoorweginfrastructuurelementen te optimaliseren.

Infrabel heeft al zomer-, herfst- en winterplannen die een overzicht bevatten van de maatregelen die worden genomen om de impact van extreme weergeerelateerde fenomenen te beperken en te voorkomen. Ik geef een voorbeeld: als er sprake is van een hittegolf, dan wordt de reparatiecapaciteit vertienvoudigd en worden de nacht- en weekendploegen versterkt om snel en doeltreffend op te treden bij problemen met de sporen en bovenleidingen.

Daarnaast is een volledige cartografie van de gevoelige zone van de spoorweginfrastructuur nuttig. Dat betreft een transversale maatregel, waarbij naast Infrabel ook vele regionale en/of lokale overheden, diensten en kennisinstellingen betrokken moeten worden. Dat maakt deel uit van het nieuwe Nationaal Klimaatadaptatieplan.

Zoals ik zei, zal ik Infrabel steunen in de inspanningen om zo goed mogelijk te anticiperen op de gevolgen van de klimaatontwrichting, of het nu gaat om overstromingen, koude- of hittegolven. Wij kunnen daar niet

genoeg op voorbereid zijn, des te meer omdat de gevolgen elk jaar intenser worden.

26.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de bedanking van de teams, die ongelofelijk werk hebben verricht vlak na de overstromingen.

Men kan zich laten verrassen door natuurgeweld, maar het is belangrijk om de spoorwegen robuuster te maken zodat zij beter kunnen weerstaan aan hittegolven en wateroverlast. U zegt dat extra teams worden ingezet bij een hittegolf en dat men kijkt naar het nog beter in kaart brengen van de overstromingsgevoelige gebieden, wat zeker belangrijk is. Maar voorkomen is beter dan genezen. Ik hoop dus dat, naast het in kaart brengen en het inzetten van teams wanneer nodig, vooraf ook voldoende wordt nagedacht over de manier waarop wij de spoorwegen beter kunnen aanpassen aan de klimaatverandering.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

27 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorvertakking Oude Landen" (55024082C)

27 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'embranchement ferroviaire d'Oude Landen" (55024082C)

27.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): *Begin december gaf Vlaams minister Zuhal Demir een omgevingsvergunning af voor de spoorvertakking langs de Oude Landen in Ekeren. Infrabel wil hiermee de capaciteit van deze spoorlijn verhogen om in de toekomst het hoofd te kunnen bieden aan de verwachte stijging van de goederentrafiek per spoor. Het vertakkingcomplex Oude Landen vormt bovendien de aanzet tot de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven.*

De keuze voor de aanleg van de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen zorgt er echter voor dat er maar één uitvoeringsvariant voor die tweede spoortoegang mogelijk blijft, namelijk de bovengrondse variant.

De keuze voor een bovengrondse uitvoering van dit complex – terwijl er alternatieven mogelijk zijn – stuit op zwaar verzet bij buurtbewoners. Het nemen van milderende maatregelen zoals hoge geluidsmuren en een groene berm, noemen zij onvoldoende.

Ook milieuverenigingen en lokale besturen hebben zich al geregeld uitgesproken voor ondergrondse oplossingen zoals geboorde tunnels.

Vandaar volgende vragen:

Wat is de stand van zaken het project van de vertakking Oude Landen enerzijds en de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven anderzijds?

Op welke termijn wordt de uitvoering geprogrammeerd?

Wat is de geraamde kostprijs en zullen deze middelen in het kader van het investeringsplan voorzien worden?

Betekent de keuze van de bovengrondse aanleg in Ekeren dat men ook aansluitend kiest voor een bovengrondse uitvoering van die tweede spoortoegang? Is een niet-bovengrondse uitvoering van het project tweede spoortoegang door deze beslissing nog mogelijk?

Worden er nieuwe studies uitgevoerd rond de aanleg van de tweede spoortoegang? Zo ja, hoeveel middelen zijn/worden daarvoor uitgetrokken?

27.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Buyst, de NMBS heeft mij de volgende informatie bezorgd over dit infrastructuurdossier. Begin december heeft Infrabel de omgevingsvergunning verkregen voor het project Oude Landen. Tot eind januari kon er bezwaar worden ingediend tegen de vergunning bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Tot op heden hebben we al weet van één beroep tegen de vergunning. De start van de bouw van de ongelijkgrondse kruising Oude Landen zal afhangen van het verdere procedurele verloop. Enkel wat voorbereidende werken en de vernieuwing van de brug Statiestraat zullen op korte termijn al aanvangen.

De geraamde kostprijs bedraagt grootteorde 150 miljoen euro, waarbij nog rekening gehouden dient te worden met de extra in de vergunning opgelegde milderende maatregelen en voorwaarden. Op het huidige MIP 2022-2024 is geen te financieren saldo voorzien, gelet op de beschikbaarheid van het budget voorzien in het strategische meerjareninvesteringsprogramma.

Het vergunde project 'ongelijkgrondse kruising Oude Landen' betekent enkel dat bij de aanleg van een tweede spoortoegang de kruising over de hogesnelheidslijn en de E19 bovengronds zal gebeuren. Verderop, vanaf Merksem, zal de tweede spoortoegang volledig ondergronds georganiseerd worden. De ondergrondse varianten in Ekeren werden de afgelopen jaren zeer uitvoerig bestudeerd en toegelicht, in samenspraak met de verschillende stakeholders. De verschillende varianten werden grondig onderzocht, zowel op technisch gebied, op het vlak van planning, fasering en budget als op het vlak van mobiliteit en milieu-effecten en impact op de omgeving.

De ondertunneling vanaf de Kloosterstraat zou niet alleen een grote meerprijs hebben, maar als deze variant gekozen zou worden, zou de tweede havenspoortoegang ook onmiddellijk uitgevoerd moeten worden tot Lier, waarvoor nu in het SMIP geen budget voorzien is. Op basis van deze onderzoeken heeft de Vlaamse regering in december 2018 gekozen voor de bovengrondse varianten in Ekeren. Na het openbaar onderzoek heeft de regering op 28 juni 2019 beslist om het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Spoorweginfrastructuur en natuurpark Oude Landen te Ekeren' definitief te herstellen.

In het SMIP is vandaag inderdaad de heropstart van de studie van deze tweede spoortoegang voorzien. De procedure volgens het geïntegreerd plan-MER zal in de loop van dit jaar opstarten. Een bestek voor de aanduiding van een MER-bureau is momenteel in opmaak. Voor deze studie is er in het SMIP een budget van 2 miljoen euro voorzien.

27.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik dank u voor het heel specifieke antwoord. Dit dossier is heel belangrijk en het leeft heel erg in de regio. Net omdat we alle kansen moeten geven om het goederenvervoer per spoor te versterken, is een tweede havenontsluiting voor Antwerpen cruciaal. Ik hoop dat dit de komende jaren kan worden gerealiseerd, maar onze fractie vindt het heel belangrijk dat dit maximaal in evenwicht met de omgeving gebeurt. Wij vinden het dan ook belangrijk om te luisteren naar de verzuchtingen van de omwonenden.

Ik heb gehoord dat voor een deel werd beslist om ongelijkgronds te gaan, maar dat geeft nog geen uitsluitel over het vervolg van het project. Ik kijk uit naar het vervolg van dit dossier, mijnheer de minister.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sanctions luxembourgeoises dans les trains belges transfrontaliers" (55024532C)

28 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Luxemburgse sancties in Belgische treinen die de grens met Luxemburg oversteken" (55024532C)

28.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, il s'agit ici d'une histoire peut-être un peu plus anecdotique puisqu'elle se passe sur le territoire grand-ducal et que vous n'y pouvez donc assurément rien.

Vous aurez sans doute appris que fin janvier, une navetteuse reliant Marbehan à Luxembourg a écopé d'une amende de 300 euros pour avoir enlevé son masque le temps de manger un biscuit, ce qui n'arrive pas quand on prend le train en Belgique. Interpellée par la sanction, la voyageuse a témoigné de sa mauvaise expérience dans la presse.

Même si l'amende peut sembler disproportionnée vu d'ici, encore une fois, vous ne pouvez rien y faire et les chemins de fer du Grand-Duché du Luxembourg sont en droit de faire respecter sur leur territoire leur loi, y compris dans un train belge.

Cependant, pour ramener la question dans vos compétences, ne serait-il pas opportun, pour éviter ce genre de mésaventure qui a tout de même coûté cher à notre navetteuse, de mieux informer les voyageurs et les navetteurs transfrontaliers? En effet, les règlements liés au covid changent de pays en pays et de mois en

mois, et il est souvent difficile de s'y retrouver.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la légitimité de la sanction infligée par les chemins de fer luxembourgeois?

Une meilleure information des voyageurs est-elle envisagée? Cela pourrait se faire via la signalétique dans les trains, à l'aide d'un message d'information dans l'application, d'une annonce micro, etc.

28.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, comme vous l'avez dit, nous n'avons pas encore annexé le Grand-Duché, et je ne le souhaite pas. J'ai d'excellentes relations avec mon collègue François Bausch, mais c'est un pays qui développe de façon autonome sa politique en matière de mobilité et de contrôle dans les trains sur son territoire.

Je regrette évidemment la mauvaise expérience vécue par cette voyageuse et j'espère que cela ne la découragera pas de prendre le train à l'avenir, ni les personnes qui auront lu sa mésaventure. Cette amende reçue a été prononcée par les agents de la douane luxembourgeoise – si je suis bien informé – qui est chargée de contrôler le respect de la loi, aussi à bord des trains.

Les agents des Chemins de fer luxembourgeois (CFL) ne peuvent pas prononcer des amendes dans un tel cas mais simplement faire un rappel des mesures et, en cas de refus, demander au client de quitter le train – ceci pour votre bonne information et selon toute réserve par rapport aux circonstances extraterritoriales.

Il ne me revient pas de me prononcer sur la légitimité d'une sanction imposée par un autre État sur son propre territoire. Quelle que soit l'entreprise ferroviaire de départ, tout voyageur en trafic transfrontalier doit respecter les lois du pays traversé dès que le train franchit la frontière.

Je confirme que, tout comme en Belgique, le port du masque est obligatoire dans les trains circulant sur le territoire luxembourgeois. Cependant, dans notre pays, contrairement au Grand-Duché de Luxembourg, le masque peut exceptionnellement être enlevé pour manger et pour boire.

En matière de communication aux voyageurs, des visuels visant à rappeler les mesures en matière de sécurité sanitaires sont présents en gare et sur les écrans des trains. Les principales mesures comme l'obligation du port du masque sont également rappelées par le personnel à bord des trains. Étant comme moi un usager régulier de nos trains, vous aurez certainement déjà pu le constater.

J'ai demandé à la SNCB de bien veiller à communiquer clairement sur toutes les mesures sanitaires d'application à bord de ses trains, à bord des trains transfrontaliers ainsi que dans les gares.

28.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je n'ai pas entendu parler de nouvelles mésaventures de ce genre sur le territoire du Grand-Duché depuis la fin janvier. Je présume donc que, depuis lors, des annonces sont maintenant faites, si ce n'était pas le cas auparavant, ou sont en tout cas faites de manière plus régulière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55024547C de M. Benoît Piedboeuf est transformée en question écrite.

Vraag nr. 55024548C van de heer Tim Vandenput wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

29 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afbraak van de spoorbrug over de Maas" (55024566C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande afbraak van de spoorbrug in Maastricht" (55024617C)

29 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La démolition du pont ferroviaire surplombant la Meuse" (55024566C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de démolition du pont ferroviaire de

Maastricht" (55024617C)

29.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over een belangrijk Limburgs en Hasselts dossier.

In de beleidsverklaring wordt verwezen naar de ambitie om meer internationale aansluiting te krijgen op buitenlandse spoornetwerken.

In het licht van een mogelijke spoorontsluiting naar het oosten zijn er twee opties. Er is het dossier Hamont-Weert, maar het dossier Hasselt-Maastricht is minstens evens belangrijk, waar de infrastructuur bijna volledig intact is gebleven en waar er voor een beperkt budget wel het een en ander mogelijk is.

Ik heb u in februari vorig jaar geïnterpelleerd over de mogelijke afbraakplannen van de strategisch belangrijke Maasbrug in Nederland. Die brug over de Maas werd voor veel geld gerenoveerd. Ik heb u toen gevraagd om onmiddellijk contact op te nemen met de Nederlandse autoriteiten om de afbraak te voorkomen. Intussen lazen wij in de media dat men de Maasbrug toch wil afbreken.

ProRail heeft daarop gereageerd. De beslissing van de sloopaanvraag is voorlopig geschorst, maar dit blijft een ongelooflijk belangrijke zaak. Als die spoorbrug of lijn 20 zou worden opgedoekt, dan hebben we op termijn een groot probleem.

Mijnheer de minister, welke stappen hebt u sinds mijn interpellatie met motie in februari 2021 ondernomen om de afbraak van deze spoorbrug te voorkomen?

Ik kreeg graag een overzicht van alle contacten, overleg, ontmoetingen en briefwisselingen die er dienaangaande geweest zijn.

Zult u nog actie ondernemen om de afbraak te voorkomen?

Vindt u dat de afbraak van de Maasbrug past in uw visie op het verbeteren van de verbindingen met buitenlandse spoornetwerken?

29.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ProRail, de Nederlandse spoorbeheerder, heeft plannen om de spoorbrug over de Maas in Maastricht af te breken omdat ze te laag zou zijn en een hinderpaal voor de uitbreiding van de binnenvaart. De afbraak van de brug heeft echter heel wat gevolgen, ook voor ons land. De brug is immers nodig om vanuit België het station van Maastricht te bereiken. Door het slopen van die brug wordt een grensoverschrijdende treinverbinding tussen België en Nederlands Limburg definitief onmogelijk gemaakt.

Bent u op de hoogte van het voornemen van ProRail? Hoe concreet zijn de plannen? Wij hebben ondertussen in de pers vernomen dat de plannen on hold zouden staan, maar dat is ook niet meer dan wat het is.

U hebt al meerdere malen aangegeven dat u een groot voorstander bent van grensoverschrijdend treinverkeer. Bent u van oordeel dat de spoorbrug dan ook het best behouden zou blijven?

Hebt u reeds contact gehad met uw Nederlandse collega's in verband met de geplande afbraak van de spoorbrug, of bent u van plan om hen hierover aan te spreken teneinde hen te overtuigen van de noodzaak van een goede ontsluiting van de Euregio?

Zult u het dossier agenderen op het eerstvolgende Belgisch-Nederlandse overleg?

29.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, mijnheer Raskin, ik ben via de pers op de hoogte dat ProRail plannen heeft om de spoorwegbrug over de Maas in Maastricht te slopen. ProRail heeft hiervoor een aanvraag voor een sloopvergunning ingediend bij de stad Maastricht. Dat heeft in Nederland het een en ander in beweging gezet. Dat hebt u waarschijnlijk ook kunnen lezen in de Nederlandse media en is misschien ook de reden van uw vragen.

Zoals u aangeeft, ben ik een voorstander van grensoverschrijdende spoorwegverbindingen. Ik kan u dan ook meegeven dat het punt werd besproken tijdens de bilaterale stuurgroep 'kort grensoverschrijdend

spoorvervoer' tussen de Belgische en Nederlandse administratie, in het bijzijn van de infrastructuurbeheerders en vervoerders, op maandag 31 januari 2022. Mijn medewerkers hebben gepolst bij de Nederlandse administratie, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en bij ProRail hoe de vork juist aan de steel zit en hebben duidelijk naar de toekomst van de brug gevraagd. Op dit moment heeft ProRail besloten de aanvraag voor de sloopvergunning on hold te zetten.

Op basis van de informatie die mij de komende dagen en weken zal worden toegestuurd, zal ik mij een beter beeld kunnen vormen van het dossier en zal ik, indien nodig, contact opnemen met mijn Nederlandse collega's, namelijk staatssecretaris Heijnen, bevoegd voor het spoorvervoer, en minister Harbers, bevoegd voor de scheepvaart. Ik heb beide bewindspersonen op 20 januari 2022 aangeschreven met de vraag om een kennismakingsgesprek vast te leggen dat op zeer korte termijn zal plaatsvinden. Tijdens dat overleg zullen ook de gezamenlijke mobiliteitsdossiers een eerste keer besproken kunnen worden, waaronder het dossier van de brug over de Maas.

29.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ere wie ere toekomt: als de sloop van de brug on hold gezet is door uw contacten met de bilaterale stuurgroep, wil ik u daarvoor feliciteren. Als er iets goed gebeurt, zeg ik het ook.

Maar het probleem is natuurlijk niet van de tafel. Ik ben al blij dat er een sense of urgency is. Ik heb u daarover niet voor niets geïnterpelleerd in februari 2021. De ontsluiting is niet alleen ongelooflijk strategisch belangrijk voor Hasselt en Limburg, maar ook voor de Kempen, Vlaams-Brabant en het Antwerpse; eigenlijk voor heel Vlaanderen. Er is nu een drielandentrein Aken-Maastricht-Luik, maar dan moet men 52 km omrijden om naar Maastricht te gaan. De oorzaak daarvan is het Spartacusproject, dat men in de schoot van de Vlaamse Regering verder blijft doordrijven. Sommige partijen stellen zich daar veel vragen bij, maar blijven het wel steunen. Vanuit Nederland krijgt men dan het signaal dat dat spoor nutteloos is doordat er al 'snelle' trambussen zijn. Daar redeneert men dat de verbinding geen nut meer heeft en daarom denkt men aan afbraak.

Dat is dus het resultaat van het signaal dat door die partijen in het Vlaams Parlement gegeven wordt. Die zijn allemaal mee schuldig. Ik kan dus alleen maar blij zijn dat die afbraak on hold gezet is. Ik dring er wel op aan dat die brug behouden blijft. Als ze verdwijnt, zal de hele regio van Limburg, de Kempen, Vlaams-Brabant en het Antwerpse compleet geïsoleerd raken, sociaal, economisch en maatschappelijk. De verantwoordelijkheid van het Vlaams Parlement is dus zeer groot.

29.05 Wouter Raskin (N-VA): Ook ik ben verheugd dat de minister al contacten gelegd heeft en dat hij actie ondernomen heeft.

Ik wil hier niet het debat voeren over mobiliteitsprojecten als de Spartacustramlijn of de reactivering van een historische spoorlijn. Iedereen kent mijn mening. We hebben recent daarover een voorstel van resolutie besproken. We zullen zien wat de toekomst daar brengt.

Ik wil een pleidooi houden tegen de verwijdering van die fysieke link waardoor het onmogelijk wordt om ooit nog de koppeling te maken tussen de stations van beide Limburgse hoofdsteden.

Mijnheer de minister, u zegt dat u, indien nodig, verdere contacten zult leggen. Ik zeg u dat dat nodig is. Ik wil daarop aandringen. U moet als de bliksem opnieuw naar Nederland. U moet daar toch zijn, om de verbinding tussen Hamont en Weert te bepleiten. U kunt een rit uitsparen door tegelijkertijd ook dat dossier ginds nader te bepleiten.

Ik dank u alvast om dat te doen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

30 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare d'Athus" (55024567C)

30 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Athus" (55024567C)

30.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCB – un goût de

voyage! Pour la troisième fois cet après-midi, je vais vous emmener. Vous étiez à la frontière néerlandaise, dans le Limbourg. Je vous ramène dans le sud Luxembourg, à la frontière française, à la gare d'Athus.

Dans cette gare auront lieu des travaux, à partir du printemps prochain et pour une durée d'un an. Il me revient que le but de ces travaux est de moderniser les quais et d'assurer la création d'un accès PMR desservant à la fois les quais, mais également les deux quartiers, séparés actuellement par l'infrastructure, grâce à un couloir sous les voies. Ces travaux sont donc une excellente nouvelle pour l'inclusivité de nos gares, puisqu'ils visent l'amélioration de l'accessibilité de la gare et de ses quartiers. Que demander de plus?

Cependant, les travaux auront également leur impact. Le nombre de places de parking sera diminué, et la traversée actuelle va être déplacée, avec pour impact que les correspondances en gare ne seront plus possibles.

Monsieur le ministre, dans le cadre de ces travaux, quelles mesures prévoyez-vous afin de minimiser leurs effets? L'accès PMR de la gare sera-t-il garanti durant cette année de travaux? Nécessitera-t-il l'intervention d'un tiers ou d'un agent de la SNCB? Selon quelles modalités celui-ci pourra-t-il être appelé, et dans quel délai?

Avez-vous obtenu des garanties concernant la durée des travaux? Pourrait-il y avoir un impact sur les correspondances? Des alternatives sont-elles mises en place?

Enfin, l'installation de rampes PMR dans d'autres gares, notamment en province de Luxembourg, est-elle prévue? Si oui, sous quels délais? Je vous remercie.

30.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, monsieur Vajda, la volonté de ce gouvernement et ma volonté personnelle est de rendre les gares du pays accessibles à toutes et tous, valides et moins valides, le plus rapidement possible.

L'objectif est que d'ici 2030, près de la moitié des gares du pays soient accessibles de manière autonome en étant, par exemple, équipées de quais à la bonne hauteur de 76 cm, qui est désormais, vous le savez, la hauteur uniforme à viser, à laquelle sera adapté le futur matériel roulant.

Afin de concrétiser cette ambition, une grande partie des 250 millions qui ont été décidés en matière d'investissements lors du dernier conclave budgétaire a été accordée aux travaux d'accessibilité. Une des gares bénéficiaires de cette politique est la gare d'Athus. Comme je le disais à M. Arens lors de la commission de la Mobilité du 18 janvier, le réaménagement du site d'Athus fait partie de l'exercice 2022/2023 du plan pluriannuel d'investissements en cours.

Durant la période de 2022 à 2024, la SNCB a planifié les travaux d'entretien et d'aménagement du parking de 250 places et d'installation d'un contrôle d'accès. Pour l'année à venir, Infrabel a prévu la création du couloir sous-voies et de rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite. Les travaux de rehaussement des quais ainsi que des abords devraient être principalement entrepris en 2023. Athus ne dispose pas en effet aujourd'hui de plateforme à 76 cm accessible sans seuil ni ligne de guidage pour les personnes malvoyantes. La gare ne peut donc pas être considérée comme accessible de manière autonome. La gare ne répondra aux critères d'accessibilité qu'après la réalisation des travaux.

Néanmoins, tous les travaux de ce genre engendrent inévitablement quelques désagréments temporaires pour les voyageurs. Je veux à nouveau m'en excuser, mais on ne fait pas d'omelette sans casser d'œufs, paraît-il.

À l'occasion de travaux de ce type, la SNCB, en collaboration avec Infrabel, fait en sorte de limiter au maximum l'impact pour les voyageurs. De la signalétique informative est apposée. Des accès alternatifs provisoires sont mis en place et des aménagements temporaires sont prévus afin d'assurer la sécurité et le confort de tous les usagers.

Ainsi, une traversée provisoire des quais côté Arlon a été créée pour que les voyageurs puissent facilement effectuer leurs correspondances entre les trains SNCB Libramont-Athus-Arlon et les trains CFL Athus-Rodange-Luxembourg. À partir du 4 avril prochain, il n'y aura plus que deux quais accessibles. Le service des trains sera donc adapté en semaine pour préserver une partie des correspondances. Il faut savoir que le

nœud ferroviaire d'Athus propose des correspondances entre les trains SNCB Libramont-Athus-Arlon et les trains CFL Athus-Luxembourg. En raison de travaux, la correspondance venant de Luxembourg vers Virton et Libramont sera malheureusement allongée de 18 minutes; dans l'autre sens, la correspondance est heureusement maintenue.

Par ailleurs, durant plusieurs week-ends, Infrabel organisera des travaux qui nécessiteront une coupure totale de la circulation des trains. Pour parer à la suppression des trains concernés, la SNCB a déjà planifié la mise en place de bus de substitution. Encore un peu d'efforts et de patience pour les usagers de la gare d'Athus, mais à la fin, on aura une gare accessible comme elle aurait du l'être depuis 20, 30 ou 40 ans. Mais je ne peux pas être responsable pour les non-investissements du passé.

30.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je ferai une très courte réplique. Loin de moi l'idée de vous reprocher de casser des œufs pour faire une belle omelette. Je me réjouis donc avec vous des travaux ambitieux qui sont envisagés pour cette gare, et je suppose pour d'autres, au cours de votre mandat. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

31 Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La formation continue pour les chauffeurs titulaires d'un permis C" (55024564C)

31 Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nascholing van chauffeurs met een rijbewijs C" (55024564C)

31.01 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, lorsqu'un automobiliste possède le permis de conduire de catégorie C avec délivrance d'un certificat d'aptitude professionnelle, communément appelé CAP, il est tenu de procéder à une formation continue afin de renouveler ce CAP.

Des dispenses sont prévues. L'article 4, § 1 de l'arrêté royal du 4 mai 2007 indique que l'exigence d'aptitude professionnelle n'est notamment pas d'application aux conducteurs "des véhicules ou combinaison de véhicules utilisés pour le transport de matériel, d'équipements ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions", et ce, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Prenons l'exemple d'un ouvrier communal qui travaille sur les voiries communales. Disposant d'un permis C, il est chargé de la conduite du camion pour déplacer du matériel et des matériaux mais aussi pour évacuer les terres vers un centre de traitement.

Selon une certaine interprétation, la condition "d'activité principale" doit être considérée activité par activité et non de manière globale sur l'ensemble des tâches de l'agent en question. Dans notre exemple, le jour où l'agent transporte des terres, il est en activité principale de conducteur et doit donc être en possession du CAP. Il n'en a pas besoin le jour où il livre le tarmac qu'il pose.

Or, le texte peut également laisser penser que le transport *stricto sensu*, en cas d'évacuation des terres, est une activité accessoire de l'activité principale du chauffeur, à savoir ouvrier du service Voirie, ce qui implique la pose de tarmac, la réparation de trottoirs etc.

Le SPF Mobilité et Transports a diffusé une liste des catégories de conducteurs qui sont dispensés du CAP dans le cas mentionné ci-avant. Cette liste comprend explicitement les ouvriers communaux.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous éclairer sur la portée réelle de cette dispense pour les ouvriers communaux? Sont-ils dispensés d'office? Sont-ils dispensés s'ils n'effectuent jamais d'activité de conduite propre? Doivent-ils posséder et mettre à jour leur CAP à certaines conditions?

31.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Ben Achour, merci pour ces questions précises et intéressantes, qui nous emmènent dans un autre secteur de la mobilité.

Mon administration et le SPF Mobilité et Transports m'informent qu'en ce qui concerne les ouvriers communaux, depuis la modification de l'arrêté royal du 4 mai 2007 par l'arrêté royal du 30 avril 2020, la dispense de l'article 4, § 1, 5° est très clairement d'application. Je cite: "L'exigence d'aptitude professionnelle

n'est pas d'application aux conducteurs: (...) 5° des véhicules utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises."

La Commission européenne a été confrontée à des applications divergentes de cette dispense lorsque certains États ont fait comprendre que, de leur point de vue, il fallait analyser les buts privés, non pas au regard du conducteur mais au regard de la société pour laquelle ce conducteur travaillait.

Vu cette insécurité d'application lors de la préparation de la directive 2018/645, la dispense européenne a été retravaillée pour, d'une part, étendre sa portée vu le peu d'impact que la première formulation induisait, ce qui faisait de cette dispense un texte peu appliqué et peu applicable, et, d'autre part, dissiper tout doute sur sa nouvelle portée et, incidemment, mieux cerner les cas où le certificat d'aptitude professionnelle devrait être obligatoire, sous réserve de l'application d'autres dispenses prévues par le texte européen.

Si on devait uniquement analyser la dispense évoquée au sixième point sans tenir compte de la dispense évoquée au cinquième point, l'interprétation de cette dispense faite par mon administration viserait à en faire bénéficier la plupart des ouvriers et employés communaux, sauf les cas de transport de passagers, que la dispense ne couvre pas, et de transport de déchets.

Ensuite, mon administration rappelle qu'elle fournit sur son site internet une liste de questions fréquemment posées visant à aider les acteurs du secteur à savoir s'ils peuvent ou non faire jouir leurs conducteurs de cette dispense. Par conséquent, on peut dire qu'il n'y a jamais de dispense d'office, sauf dans les cas où la dispense est liée au véhicule en tant que tel, comme par exemple la dispense visée aux premier et deuxième points de l'énumération, de sorte que n'importe quel conducteur en bénéficierait.

Enfin, mon administration précise que les dispenses étaient par définition une exception au principe européen de certificat d'aptitude professionnelle. En cas de doute, la possession d'un CAP est la seule solution sûre, surtout en cas de franchissement d'une frontière, parce que la Commission européenne a rappelé que chaque État est libre d'appliquer ou non les dispenses européennes sur son territoire. Voilà donc une réponse très juridique à vos questions très juridiques également, monsieur Ben Achour.

31.03 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse qui *a priori* me paraît très claire. Je vais la transmettre au directeur général d'une commune qui m'avait sollicité et, le cas échéant, si des questions complémentaires venaient à apparaître, je n'hésiterai pas à revenir vers vous.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55024583C en 55024584C van collega Roggeman zijn uitgesteld.

Vraag nr. 55024609C van de heer Wollants is uitgesteld.

32 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wachtperiode voor een bestuurderskaart en een bewijs van vakbekwaamheid" (55024616C)

32 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le délai d'obtention d'une carte de conducteur et d'un certificat d'aptitude professionnelle" (55024616C)

32.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, dit is een technische vraag met een hele inleiding. Ik verwijs dan ook naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister,

Een werkgever die voor de invulling van een knelpuntfunctie een beroep wil doen op een buitenlandse werkrachten, kan hiervoor een gecombineerde vergunning werk en verblijf aanvragen.

Een voorbeeld van zo'n knelpuntberoep is dat van vrachtwagenchauffeur met rijbewijs C/E/CE. Voor zij in België het werk kunnen aanvangen, moeten zij echter beschikken over twee bijkomende documenten: een bestuurderskaart (digitale tachograaf) en een bewijs van vakbekwaamheid (code 95).

En daar wringt het schoentje. Een buitenlands rijbewijs kan pas naar een Belgisch rijbewijs omgezet worden wanneer de houder ervan minstens 185 dagen in België is ingeschreven. Tijdens die periode kan de buitenlandse vrachtwagenchauffeur wel gebruik maken van zijn buitenlands rijbewijs, maar om professioneel vervoer te mogen uitvoeren, moet hij in het bezit zijn van de hierboven vermelde documenten. Maar zowel de bestuurderskaart als het bewijs van vakbekwaamheid kunnen pas na die 185 dagen afgeleverd worden.

Het gevolg is dat een perfect rijvaardige buitenlandse vrachtwagenchauffeur een hele tijd zijn beroep niet kan uitoefenen in België, terwijl zijn verblijfsrecht net afhankelijk is van die tewerkstelling. Het is dus voor werkgevers niet aantrekkelijk om de knelpuntfunctie van vrachtwagenchauffeur in te vullen met buitenlandse werkkrachten.

Mijn vragen aan u:

Bent u op de hoogte van deze problematiek?

Welke mogelijke oplossingen heeft u in gedachten?

Is het een optie om te werken met een vermoeden van vakbekwaamheid tijdens de periode van 185 dagen? Zo nee, waarom niet?

Artikel 26.4 van de Europese Verordening 165/2014 geeft lidstaten de mogelijkheid om een tijdelijke niet-hernieuwbare bestuurderskaart af te geven voor een periode van ten hoogste 185 dagen? Lijkt het u een goed idee om gebruik te maken van deze mogelijkheid? Zo nee, waarom niet?

32.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, op het bestuurdersattest van personen die goederenvervoer verrichten en die geen houder zijn van een Belgisch of Europees rijbewijs, kan de Uniecode 95 worden vermeld. De bestuurderskaart kan inderdaad enkel in België worden aangevraagd wanneer men zijn gewone verblijfsplaats in België heeft. Het gaat om de officiële woonplaats of als men meer dan 185 dagen in België verblijft. Men kan echter in België ook met een buitenlandse kaart rijden die is afgeleverd in een Europese of AETR-lidstaat, waarbij AETR slaat op het European Agreement on Road Transport. Het probleem rijst dus alleen voor bestuurders uit staten die niet behoren tot de AETR-partijen of de Europese Unie en die ook geen gewone verblijfsplaats in België hebben.

De bestuurders met een Europees rijbewijs moeten zich ook in orde stellen met het bewijs van vakbekwaamheid. We kunnen geen uitzondering toestaan voor bestuurders in het bezit van een niet-Europees rijbewijs.

Wat de bestuurderskaart betreft, artikel 26.4 van verordening 165/2014 voorziet inderdaad in de mogelijkheid om tijdelijke kaarten af te geven aan bestuurders die een bestuurdersattest en een relevante arbeidsrechtelijke band hebben met een transportonderneming in de lidstaat. Het artikel bepaalt echter dat dat slechts in uitzonderlijke gevallen mag worden toegepast en enkel indien bijzondere omstandigheden het rechtvaardigen. De Europese Commissie ziet dan ook streng toe op de naleving van die mogelijkheid en heeft zelf bepaald dat de verordening op dat vlak kan worden aangepast indien blijkt dat er negatieve gevolgen voor de arbeidsmarkt zijn. Het artikel mag dus in geen geval systematisch worden toegepast. De afgifte van een tijdelijke bestuurderskaart zou ook een volledige herziening van het systeem voor de afgifte van tachograafkaarten vereisen. Dat is moeilijk te verantwoorden, aangezien de tijdelijke kaart slechts in uitzonderlijke omstandigheden en in geïsoleerde gevallen mag worden afgegeven. Volgens de meest recente informatie is er dan ook in geen enkele Europese lidstaat een tijdelijke kaart afgegeven.

Het lijkt daarom op het moment niet wenselijk om die mogelijkheid in te roepen, in afwachting van dat de chauffeur zijn gewone verblijfplaatsstapel in België zou verkrijgen.

32.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor het toch redelijk gedetailleerde en uitgebreide antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55024729C van mevrouw Verhaert wordt uitgesteld.

33 **Vraag van Sigrid Goethals aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De versterking van het DGLV" (55024783C)**

33 **Question de Sigrid Goethals à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le renforcement de la DGTA" (55024783C)**

33.01 **Sigrid Goethals** (N-VA): Mijnheer de minister, in haar derde tussentijdse verslag deed de

parlementaire onderzoekscommissie een reeks aanbevelingen met betrekking tot de veiligheid van de luchthavens. Volgens de aanbevelingen 74, 123 en 125 moest het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) worden versterkt om haar opdracht ten volle te kunnen uitvoeren. De discontinuïteit in de leiding was nog steeds een groot probleem en gelekte rapporten wezen erop dat de werking van de diensten verder geoptimaliseerd en versterkt diende te worden. Gelukkig werd de dienst al versterkt met zeven voltijdse equivalenten, onder wie twee veiligheidsexperts.

Hier lag een belangrijke rol weggelegd voor het Lokaal Veiligheidscomité van de luchthaven en de vakbonden. Er werd onder meer vaker vergaderd, maar vooral de werknemers op de werkvloer bleven aandringen op het verder versterken van het overleg om een passende oplossing te vinden voor de resterende problemen. Onderling vertrouwen en een goede verstandhouding zijn uiteraard essentieel om de veiligheid te kunnen verzekeren op een luchthaven.

In aanbeveling 122 drong de onderzoekscommissie erop aan dat het DGLV alle nodige initiatieven nam om de luchtvaartveiligheid verder te optimaliseren. Bij een volgende controle moesten de eerder vastgestelde problemen namelijk opgelost zijn om geen nieuw negatief rapport te krijgen. Nog altijd zouden er tekortkomingen bestaan binnen het DGLV betreffende het aantal personeelsleden, het peoplemanagement en de dagelijkse praktijk. Die tekortkomingen hebben een impact op de luchtvaartbeveiliging.

Opereert het DGLV vandaag conform de geldende Europese regelgeving? In welke mate is de dienst in staat de juridische regels en verplichtingen correct na te leven en uit te voeren?

Heeft de personeelsversterking bij het DGLV de problemen opgelost? Vertoont het DGLV nog tekortkomingen? Zo ja, welke daarvan hangen samen met de internationaal opgelegde ervaringsvereisten?

In hoeverre is tegemoetgekomen aan de 31 aanbevelingen uit de auditrapporten, die diverse pijnpunten blootlegden met betrekking tot de veiligheid op de Belgische luchthavens? Wat stond er in het auditrapport van 2018?

Wordt het kwaliteitsprogramma dat aan de EU werd genotificeerd correct toegepast?

Is er ten slotte voldoende onderling vertrouwen en een voldoende goede verstandhouding binnen het DGLV om de veiligheid te garanderen?

33.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Goethals, de problemen bij het DGLV zijn welbekend en niet nieuw. Ik heb een bijzonder moeilijke situatie geërfd, die nog nijpender werd na de EASA-audit.

Op pagina 31 van mijn beleidsnota kunt u lezen dat er een plan is voor een reorganisatie van het DGLV en dat ik een krachtig antwoord wil bieden op deze situatie die inacceptabel is. Ik heb onmiddellijk alle nodige maatregelen genomen om de diensten van het DGLV te versterken. De ministerraad heeft mijn voorstel goedgekeurd om 25 extra voltijdse equivalenten in dienst te nemen, zodat het DGLV zijn taken volledig kan uitvoeren. De selectie van deze nieuwe medewerkers loopt.

Voorts werd er binnen de dienst Beveiliging van het DGLV van de FOD Mobiliteit een actieplan uitgewerkt met als doel het systematisch aanpakken van deze verbeterpunten. De afgelopen drie jaar werd dit actieplan uitgevoerd en werden de verbeterpunten aangepakt. Dit werd bevestigd in een schrijven van de Europese Commissie van december 2021.

De Europese regelgeving voorziet in bepaalde vereisten waaraan bepaalde medewerkers van de dienst Beveiliging van het DGLV dienen te beantwoorden. Teneinde ervoor te zorgen dat hieraan wordt voldaan, wordt er onder meer een opleidingsplan uitgewerkt voor deze medewerkers. De opvolging hiervan gebeurt niet enkel door de dienst Beveiliging, als onderdeel van de jaarlijkse evaluatie, maar tevens door de HR-verantwoordelijke binnen het DGLV.

Voor medewerkers die aan de slag gingen net voor of tijdens de periode gekenmerkt door de maatregelen genomen teneinde de verspreiding van de covidpandemie te beperken, is het, gelet op het uitstellen of verplaatsen van bepaalde opleidingen, niet altijd evident gebleken om het initiële opleidingsplan te respecteren. Aangezien de voornaamste werkzaamheden door de dienst Beveiliging echter vaak in duo worden verricht, stellen zich geen acute problemen, aldus het DGLV. De nieuw aangeworven medewerkers hebben allemaal ervaring binnen de luchtvaartsector.

Aangezien de inspectieverslagen van de Europese Commissie informatie kunnen bevatten die zou kunnen wijzen op potentiële zwakke punten in de beveiliging, worden deze verslagen geclassificeerd. Bijgevolg moet bijzonder omzichtig worden omgesprongen met het delen van de specifieke inhoud ervan. Hiervoor zijn specifieke machtigingen vereist.

Het DGLV bezorgde het actieplan om de verbeterpunten systematisch aan te pakken aan de Europese Commissie en rapporteert op geregelde tijdstippen over de implementatie ervan. In die zin toont het schrijven van de Europese Commissie van december 2021 aan dat er ernstig werk werd gemaakt van de meldingen die werden gedaan tijdens voorgaande inspecties.

Het nationale kwaliteitscontroleprogramma wordt door het DGLV zelf opgesteld, zoals voorzien in het Europese recht, en wordt gecommuniceerd aan de Europese Commissie. Het programma wordt in stand gehouden. Recent werd beslist om het bij te schaven na de vaststelling dat het op een aantal punten onvoldoende rekening houdt met onder meer sommige gewijzigde omstandigheden, zoals de covidpandemie. Ondertussen tracht men de bepalingen van het bestaande kwaliteitscontroleprogramma maximaal na te leven.

De dienst Beveiliging was vroeger op een andere locatie gehuisvest dan de overige diensten van het DGLV. Enkele jaren geleden werd deze dienst dan ook ondergebracht in hetzelfde gebouw als de overige diensten van het DGLV. Dat leidde tot een betere samenwerking en integratie.

Daarnaast zijn er heel wat aanwervingen gebeurd en zijn de vereisten en de realiteit op het werkveld sterk veranderd sinds de aanslagen van 2016. Omdat een aantal medewerkers zich moeilijk kon vinden in de gewijzigde omstandigheden, werden participatieve psychosociale risicoanalyses uitgevoerd binnen de dienst Luchtvaartbeveiliging, met ondersteuning van Empreva.

Dat leidde tot een plan met verschillende actiepunten rond interpersoonlijke relaties, die inmiddels gerealiseerd zijn. Uiteraard staat het welzijn van de medewerkers voorop en wordt hieraan blijvend aandacht besteed, onder meer door de uitrol van een tevredenheidsenquête in juli 2021 en een enquête rond psychosociale risico's en welzijnsfactoren op het werk in september 2021 binnen de gehele FOD Mobiliteit. Zo wordt effectief gemonitord of medewerkers aangeven dat er onderling vertrouwen en een goede verstandhouding is. Desgevallend kan hierop ingegrepen worden.

33.03 Sigrid Goethals (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijn geduld is beloond met een zeer uitvoerig antwoord. Ik ben ontzettend blij dat u de problemen erkent, mijnheer de minister, en dat u er werk van zult maken. Ik had dezelfde vraag gesteld aan uw collega-minister van Binnenlandse Zaken, mevrouw Verlinden, maar ik heb toen niet zo'n uitvoerig antwoord gekregen. Ik zal uw antwoord nog eens nalezen in het verslag. Ik dank u en wens u nog een prettige avond.

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

*La séance est levée à 18 h 08.
De vergadering wordt gesloten om 18.08 uur.*