

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

du

van

MERCREDI 29 JUNI 2022

WOENSDAG 29 JUNI 2022

Après-midi

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 et présidée par M. Nicolas Parent.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer Nicolas Parent.

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 Débat d'actualité sur les nuisances sonores de Brussels Airport et questions jointes de
- André Flahaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances causées par Brussels Airport" (55027651C)

- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une solution temporaire d'urgence pour les nuisances sonores liées au trafic aérien" (55027712C)

- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude d'incidences du bruit des avions attendue pour le 1^{er} juin" (55028328C)

- Florence Reuter à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores liées au trafic aérien: cadastre, quota count et suppression des vols de nuit" (55028333C)

- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport Envisa sur l'incidence du bruit des avions" (55028545C)

- Georges Dallemagne à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les avancées dans le dossier de l'aéroport Bruxelles-National" (55028546C)

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aéroport de Zaventem" (55028650C)

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur les nuisances sonores liées à l'aéroport" (55028651C)

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de médiation de l'aéroport" (55028653C)

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réaction du gouvernement flamand à l'étude d'Envisa" (55028925C)

- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem" (55028932C)

- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les appareils à faible niveau de bruit à Brussels Airport" (55029175C)

- Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude d'incidence environnementale sur les normes de bruit à Brussels Airport" (55029177C)

- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement du dossier du survol de Bruxelles et sa proche périphérie" (55029234C)

01 Actualiteitsdebat over de geluidshinder rond Brussels Airport en toegevoegde vragen van

- André Flahaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De door Brussels Airport veroorzaakte hinder" (55027651C)

- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een tijdelijke noodoplossing voor de door het vliegverkeer veroorzaakte geluidshinder" (55027712C)

- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voor 1 juni ingewachte studie over de impact van vliegtuiglawaai" (55028328C)

- Florence Reuter aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast door het luchtverkeer: kadaster, quota count en afschaffing van nachtvluchten" (55028333C)
- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verslag van Envisa over de impact van vliegtuiglawaai" (55028545C)
- Georges Dallemagne aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vooruitgang in het dossier met betrekking tot Brussels Airport" (55028546C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De luchthaven van Zaventem" (55028650C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de geluidshinder van de luchthaven" (55028651C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ombudsdienst voor de luchthaven" (55028653C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reactie van de Vlaamse regering op de Envisa-studie" (55028925C)
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (55028932C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Geluidsarme toestellen op Brussels Airport" (55029175C)
- Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De milieueffectenstudie over de geluidsnormen op Brussels Airport" (55029177C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stavaza van het dossier inzake de vluchten boven Brussel en de nabije omgeving" (55029234C)

Le **président**: S'agissant du débat d'actualité, les groupes qui ne sont pas inscrits peuvent, après avoir entendu les orateurs inscrits, soit poser une question soit intervenir au moment des répliques. C'est l'un ou l'autre.

01.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb vragen over drie verschillende thema's ingediend.

Een eerste thema gaat over de ombudsdienst van de luchthaven, waarover wij al eerder vragen hebben gesteld. U hebt toen gezegd dat het juridische kader van de ombudsdienst zou moeten worden versterkt en dat u daarvoor naar andere ombudsdiensten zou willen kijken.

De ombudsdienst heeft ook een aantal voorstellen gedaan, waarbij zij zeggen zelf geen standpunt in te nemen, maar zich te baseren op de 15 miljoen klachten die zij hebben ontvangen.

Mijnheer de minister, kent u het document met de voorstellen? Wat gaat u daar concreet mee doen? Waar staat u vandaag met het versterken van het wettelijke kader voor de ombudsdienst? Hoe wilt u dat aanpakken?

Het tweede thema gaat over de Envisa-studie. Het is duidelijk dat die studie een zeer grote impact heeft op de Vlaamse Rand, als u daarmee aan de slag gaat. Hebt u hierover al overleg gepleegd met het Vlaamse Gewest?

In die studie lees ik ook een aantal zaken die absoluut niet zijn bestudeerd, ondanks het feit dat men er wel naar verwijst. Men maakt alleen maar scenario's om ervoor te zorgen dat er vliegtuigen van het Brusselse Gewest naar het Vlaamse Gewest kunnen verschuiven. Zij schuiven echter ook heel wat andere conclusies naar voren. Op welke manier gaat u daarmee om? Zijn er bepaalde scenario's die niet mochten worden onderzocht? Waarom is dat dan het geval?

Wij weten allemaal dat die studie uit de gerechtelijke uitspraak voortkomt. Een aantal zaken moest worden onderzocht. Wij krijgen de indruk dat die missie niet helemaal is gevolgd zoals ze had moeten worden gevolgd.

Tot slot voorziet het regeerakkoord dat er een oplossing komt voor de geluidshinder van Zaventem. Dat is ongeveer alles wat er in het regeerakkoord staat over de luchthaven. Er staat bijvoorbeeld niet dat ze de tweede economische motor van dit land is. De vraag is nu hoe u dat vandaag ziet. Hoe ver staat u? Welke stappen werden er gezet en zult u nog zetten? Wat is uw tijdslijn en op welke manier zult u daarover rapporteren aan het Parlement?

Het zijn dus eigenlijk drie verschillende thema's, maar ze komen allemaal bij elkaar. Welk beleid zult u

voeren voor de luchthaven en op welke manier komen alle Gewesten daarin voldoende aan bod? Ik kijk uit naar uw antwoord.

01.02 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt om tijd vrij te maken voor dit belangrijke dossier. Ik heb twee vragen ingediend over twee gelinkte onderwerpen: de milieueffectenstudie, dus het Envisa-rapport, en de geluidsarme toestellen op Brussels Airport.

Het rapport van Envisa werd op 30 mei afgerond. Het is nu beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit. Het is een goede studie waarin een aantal scenario's onderzocht en naar voren geschoven worden. Ze werden echter allemaal afzonderlijk bestudeerd. Waarom werd er geen impactanalyse van een combinatie van maatregelen uitgevoerd? Die kunnen namelijk verstrekkende gevolgen hebben.

Collega Wollants zei het ook al, de luchthaven is de tweede economische poort van dit land, na de haven van Antwerpen. Er zijn 60.000 directe en indirecte jobs. Ze creëert dus veel tewerkstelling en welvaart in Vlaams-Brabant en zelfs daarbuiten. Er zijn namelijk ook veel mensen uit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tewerkgesteld.

De studie geeft duidelijk aan dat er op geen enkele wijze rekening wordt gehouden met de socio-economische effecten en effecten voor de tewerkstelling van de oplossingen die naar voren worden geschoven, terwijl verschillende scenario's over zware exploitatiebeperkingen gaan. Een exploitatiebeperking zou echter recht evenredig zijn met een afname van het aantal jobs.

Mijn vraag is dus of er een economische effectenstudie zal worden uitgevoerd voor de verschillende scenario's van het milieueffectenrapport. Kan zo'n bijkomende studie eveneens aangeven wat de impact op de tewerkstelling zal zijn?

Ten derde, de EU-wetgeving met betrekking tot een evenwichtige aanpak van de overlast van luchtactiviteiten gaat uit van vier pijlers die niet evenwaardig zijn: eerst moet een vermindering van het geluid bij de bron worden onderzocht, vervolgens maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening, daarna operationele procedures voor lawaaibestrijding en, ten slotte, een eventuele exploitatiebeperking.

Bent u er zich van bewust dat men pas kan overgaan tot de vierde pijler, zijnde exploitatiebeperkingen, nadat de drie voorgaande pijlers volledig zijn onderzocht? Wat is uw interpretatie van de EU-wetgeving daaromtrent?

Wat is de stand van zaken wat betreft het uitwerken van de vliegwet?

Ik heb ook een tweede vraag ingediend over geluidsarme toestellen. Ik heb u al tweemaal ondervraagd over de 777 Freighters van DHL AeroLogic die actief zijn op Brussels Airport. DHL en AeroLogic kochten al 20 dergelijke toestellen en er zijn er nog acht bijbesteld. Van die 20 toestellen mogen er vandaag acht landen op Brussels Airport. Dat hebt u bevestigd. De twaalf andere toestellen mogen hier niet landen.

De groei van de cargoafdeling vereist echter dat alle toestellen worden ingezet door DHL en ik weet van DHL dat het liefst met al die geluidsarmere Boeing 777 Freighters naar Brussels Airport zou komen. Er blijft nog altijd onduidelijkheid over die twaalf andere, vandaar enkele vragen.

Welke zijn de instructies die het DGLV geeft met betrekking tot de 777 Freighters die al actief zijn op Brussels Airport? Zijn die instructies ongewijzigd en mogen zij nog altijd blijven?

Bent u van mening dat bedrijven die investeren in duurzame oplossingen, in dit geval DHL, ondersteund moeten worden en dat die twaalf andere 777 Freighters ook zouden moeten kunnen landen?

01.03 Katleen Bury (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal verwijzen naar mijn schriftelijk ingediende vraag en mijn spreektijd houden voor de repliek.

Op vraag van de federale regering werd er een effectenstudie geopperd om de - ondertussen al jarenlange - problematiek betreffende geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem opnieuw te bekijken. Hieruit blijkt dat een totale concentratie boven de Noordrand het minste hinder geeft. Actie Noordrand noemt deze studie en uitspraken waardeloos aangezien het studiebureau Envisa de wensen van Brussel en de Oostrand hebben ingewilligd terwijl dat helemaal niet het geval is voor de Noordrand.

Actie Noordrand noemt de gevolgen onaanvaardbaar. Bewoners hebben slaapstoornissen met als gevolg een verzwakte immuniteit, nervositeit, depressie enzovoort.

Wat zijn uw bevindingen over de effectenstudie?

Zal u de besluiten van deze effectenstudie volgen?

Welke andere mogelijkheden zijn er volgens u om zo veel mogelijk te voldoen aan de wensen van alle betrokkenen en zo ook de wensen van de Noordrand?

01.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Chers collègues, je devrai donc me contenter de lire les avis de Mme Reuter, MM. Flahaut, Dallemagne et De Smet sur ce dossier dans la presse. Permettez-moi de considérer cela comme navrant! Il y a aujourd'hui un débat d'actualité sur un sujet important, je suis prêt à répondre à leurs questions. D'ailleurs ma réponse a été préparée pour répondre à l'ensemble des questions posées. Je constate que, quand il s'agit de débattre et d'essayer de trouver des solutions, c'est "courage, fuyons!", mais, quand il s'agit de faire des sorties dans la presse, on y va parfois à la sulfateuse.

Désolé, monsieur De Smet, vous pourrez vous inscrire dans la réplique.

Or, sur ce dossier, je travaille avec méthode. Vous pourrez le constater, c'est un dossier complexe et j'essaie de faire les choses dans le bon ordre. Se faire insulter sur les réseaux sociaux à propos de ce dossier, se faire accuser gratuitement par des parlementaires de mal travailler, de ne rien faire, de ne pas être présent en commission est pour moi problématique. Je ne doute pas qu'ils auront l'occasion de lire le rapport.

Je vous remercie toutes et tous de m'interroger sur cette question complexe et délicate du survol de Bruxelles lié à l'activité aéroportuaire, économique, de l'aéroport de Bruxelles-National et les nuisances qui en découlent. Ce dossier est un héritage politique, urbanistique et judiciaire particulièrement complexe et délicat, pour lequel aucun de mes prédécesseurs n'a pu trouver de réponse satisfaisante et dans lequel les différentes parties prenantes ont des intérêts souvent contraires ou, à tout le moins, des approches qui peuvent être contradictoires ou, en tout cas, peu alignées. Ce n'est évidemment pas une raison, que du contraire d'ailleurs car j'aime bien les choses compliquées, pour rester les bras croisés et ne pas chercher des solutions au moins partielles pour améliorer le quotidien des familles survolées. J'y travaille depuis mon entrée en fonction en novembre 2020.

Daarom heb ik het initiatief genomen om alle verschillende betrokken actoren samen te brengen in een overlegplatform, onder leiding van een externe en onafhankelijke moderator. Dit overlegplatform verenigt de verschillende bewoners- en middenveldorganisaties, lokale overheden uit het Brusselse Gewest en Vlaams- en Waals-Brabant, socio-economische actoren zoals vakbonden en werkgeversorganisaties, alsook de operationele actoren die bij de geluidshinder en de activiteiten van de luchthaven betrokken zijn, zoals skeyes, de FOD Mobiliteit, Brussels Airport Company of de luchtvaartmaatschappij. Zoals ik vorig jaar in oktober al zei, is het platform ook opgericht om uitvoering te geven aan het bindende vonnis van de voorzitter van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg van 30 mei 2018 in de zaak tussen de Belgische Staat en de gemeenten Grimbergen, Machelen, Meise, Wemmel en Vilvoorde.

Ce jugement indique que toute modification fondamentale dans la gestion des nuisances aériennes générées par les activités de l'aéroport de Bruxelles-National doit être précédée de tels États généraux visant à conclure, si possible, un pacte sur l'aéroport de Bruxelles-National et son avenir. C'est donc une condition préalable, à défaut d'être suffisante, à l'émergence de nouvelles décisions dans ce dossier.

De verschillende leden van het platform, waaronder de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal, zijn uitgenodigd om oplossingen voor te stellen, die binnen het platform kunnen worden besproken.

Parallel daarmee komt sinds juni 2021 een werkgroep van technische en operationele deskundigen van het DGLV, skeyes, de Belgische luchtvaartmaatschappijen en Brussels Airport regelmatig bijeen om korte-, middellange- en langetermijnoplossingen voor het luchtverkeersbeheer en het gebruik van het luchtruim voor te stellen. De groep zal ook het overlegplatform ondersteunen en de technische en operationele haalbaarheid van de voorgestelde oplossingen op een objectieve en transparante manier bestuderen.

Ce groupe technique étudie des solutions comme le "plus vite, plus haut" au décollage ou le "plus longtemps plus haut" à l'atterrissage, qui pourraient alléger la charge sonore subie par l'ensemble des populations survolées, car mon objectif est bien de trouver des solutions qui allègent la charge de chacune des

personnes concernées. Une subvention spécifique a d'ailleurs été octroyée à Skeyes à hauteur de 4,75 millions d'euros à mon initiative pour permettre à Skeyes et à l'aéroport de prendre diverses initiatives environnementales dans le secteur aérien, notamment en soutien de ce groupe technique, en vue de la mise en oeuvre de techniques d'approche de l'aéroport qui soient moins bruyantes, plus économes et plus respectueuses de l'environnement, notamment le "plus longtemps plus haut" que je viens de citer.

Mon intention est d'inscrire ces dimensions de façon structurelle dans le futur contrat de gestion de Skeyes qui sera négocié dans les prochains mois.

Monsieur Flahaut, vous êtes absent, mais je m'adresse quand même à vous. La plateforme s'est réunie quatre fois depuis le début de la législature, ce qui n'a pas été une mince affaire au niveau logistique parce qu'il s'agit d'une réunion qui, théoriquement, doit rassembler une centaine de personnes. Cela n'a pas été facile non plus au niveau sanitaire. Vous savez comme moi que ce type de réunion publique a été, pendant près d'un an, particulièrement complexe, voire littéralement impossible pour une bonne partie de cette législature, vu la pandémie.

Le but de la réunion était de présenter l'état des lieux de la situation et que chacun des membres de la plateforme commence l'exercice avec les mêmes informations. Il était important et nécessaire que tous les membres soient informés de l'historique, du contexte et du cadre dans lequel des solutions pourront être trouvées en conséquence de l'activité aérienne autour de l'aéroport Bruxelles sur les populations survolées. Ce fut également l'opportunité, pour chaque participant, d'exprimer ses positions et propositions.

La deuxième réunion a été l'occasion de présenter la réglementation internationale et européenne qui doit être appliquée dans la gestion de ce type de dossier et la façon dont elle s'articule dans le contexte institutionnel belge. Pour ce faire, nous avons invité les représentants de la direction générale de l'aviation civile française et de la Commission européenne.

Lors de la troisième réunion, nous avons répondu aux nombreuses questions posées lors des sessions précédentes, avec l'appui d'un représentant de la Commission européenne spécialisé dans les matières environnementales, et nous avons décidé de compiler les propositions des parties en fonction des quatre piliers de l'approche équilibrée qui s'imposent réglementairement à la Belgique comme à tout autre pays, d'ailleurs.

Cette approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs est un texte élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OAC) qui définit le contexte, les méthodes et les outils qui permettent aux aéroports de continuer leur développement de façon intégrée avec leur environnement.

La directive 2006/93CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement UE598/2014 indiquent notamment que les aéroports doivent appliquer cette approche au cas par cas, notamment l'aéroport de Bruxelles-National. Les membres ont également eu l'occasion d'explicitier leurs propositions en séance.

La quatrième réunion de la plate-forme s'est déroulée ce 20 juin et était dédiée à la présentation de l'étude d'incidence réalisée par le bureau d'études Envisa. Comme pour les trois réunions précédentes, madame Reuter – vous n'êtes pas présente –, vous étiez invitée mais vous n'étiez pas là. Je le dis aussi pour M. Flahaut, absent également aujourd'hui, qui expliquait qu'il a dû se battre pour que les bourgmestres du Brabant wallon soient invités. Il n'a pas fallu attendre M. Flahaut pour qu'on décide d'inviter tous les intéressés. C'est enfoncer une porte ouverte que de prétendre autre chose!

De nouvelles réunions de la plate-forme sont d'ores et déjà prévues pour la rentrée de septembre et le deuxième semestre 2022. J'insiste sur le fait que c'est la première fois qu'un tel dialogue est organisé de façon si systématique. J'insiste également sur l'importance que l'ensemble des représentants invités y participent – si vous en connaissez certains, n'hésitez pas à leur rappeler – parce que c'est trop facile de se plaindre ensuite d'absence de dialogue ou de solution.

Pour information et rappel, l'origine de l'étude réalisée par Envisa est également judiciaire. La réalisation d'une telle étude a été décidée originellement suite à des jugements le 19 juillet 2017 et le 1^{er} février 2019. Une première version de celle-ci a donc été délivrée sous la précédente législature. Le 9 décembre 2020, juste après mon entrée en fonction, la chambre des référés du tribunal de première instance francophone de Bruxelles a estimé que l'étude d'incidence "en ses deux volets, objectivation et mesures alternatives, réalisée par Envisa est incomplète et, partant, ne répond pas à l'heure actuelle à ce que nous avons décidé

dans les jugements du 19 juillet 2017 et du 1^{er} février 2019". Le même tribunal a en conséquence condamné l'État belge à demander au bureau d'études Envisa de compléter ladite étude pour le 1^{er} juin 2022, notamment d'une analyse de différents scénarios défendus par les différentes parties prenantes, qu'il s'agisse notamment des Régions flamande ou bruxelloise et des communes.

Ook het Vlaamse Gewest heeft zijn voorstel gestuurd en dat voorstel werd geanalyseerd, mijnheer Wollants.

Overeenkomstig het vonnis en de termijn waaraan we gebonden waren, werd de impactstudie inderdaad – want ook dat is het werk van mijn kabinet – op 1 juni door onze advocaat meegedeeld aan de verschillende juridische partijen die bij deze zaak betrokken waren, waaronder het Vlaamse Gewest.

De studie is nu in twee talen gepubliceerd op de website van de FOD Mobiliteit. Ik nodig iedereen uit die te raadplegen: het is zeer interessante, zij het misschien wat technische lectuur.

Au-delà de sa publication, l'étude ENVISA a donc été présentée aux participants de la plate-forme de concertation lors de la réunion du 20 juin. À moins de monopoliser le temps dévolu à notre réunion – M. le président ne l'accepterait pas –, il m'est difficile de vous en livrer un résumé exhaustif, mais vous me permettez quand même d'en relever différents éléments.

Dans son étude, ENVISA insiste sur la nécessité de disposer d'une vision complète et concertée du survol de Bruxelles. C'est ce que j'essaie de développer depuis le début de la législature, tout en acceptant qu'aucune solution miracle n'existe. Dans le cas contraire, je ne doute pas que mes brillants prédécesseurs l'auraient trouvée et appliquée. ENVISA expose donc plusieurs scénarios qui ont été établis sur la base des propositions soumises par les parties au jugement – y compris, donc, la Région flamande. Chaque scénario détaille, entre autres, son impact géographique ainsi que ses effets sur la population survolée. De nombreuses propositions démontrent que des réductions de la nuisance sonore sont possibles, à court et long terme. Toutefois, ENVISA insiste sur l'impossibilité de trouver une solution en l'absence de consensus politique quant à l'objectif à atteindre. ENVISA souligne en effet que seuls des principes de base agréés par tous conduiront à l'établissement de solutions durables. C'est justement l'un des objectifs de la plate-forme de concertation.

À côté de celle-ci et du groupe technique, j'ai également organisé une dizaine de réunions d'un groupe de travail composé de représentants des trois gouvernements régionaux, afin de dégager ces principes communs. L'autre but était d'entendre les attentes de chacun afin de constituer une base de travail qui conviendrait à l'ensemble du monde politique. À ce stade, malgré nos efforts, ce travail n'a pas encore pu aboutir, alors que l'impression avait pu être donnée, lors des réunions, qu'un consensus était possible. La route est manifestement longue avant que la méfiance entre les partenaires puisse céder la place à suffisamment de confiance et de collaboration entre l'État fédéral et les Régions. Cependant, je reste optimiste et j'espère donc que le bon sens finira par l'emporter.

Monsieur Dallemagne, madame Reuter, monsieur Vandenput, ENVISA aborde aussi la thématique des incitants au renouvellement des flottes par les compagnies aériennes. Il entre bien dans mes objectifs de revoir la réglementation relative au *quota count* (QC) des avions. Le principe du 3-6-9-12, proposé par le médiateur de l'aéroport, est une suite arithmétique sympathique, mais ce caractère aimable ne nous suffit pas. Il est en effet nécessaire qu'une modification des règles portant sur le QC suive aussi une certaine pertinence et cohérence avec l'objectif de réduire l'impact sonore des avions, en réservant la priorité aux moments les plus délicats de la journée: le matin et le soir. Ce principe peut être pris en considération, mais le choix final devra s'accompagner d'une analyse scientifique, technique et opérationnelle qui en démontre tous les effets: aussi bien les avantages que les inconvénients. C'est l'un des aspects de la solution, auquel je m'attache et travaille.

À la suite de l'étude ENVISA, du travail réalisé par le groupe technique, des propositions faites par la plate-forme de concertation et des discussions avec les représentants des différents gouvernements régionaux, je suis en train d'élaborer une proposition de feuille de route d'actions concrètes qui sera, une fois prête, présentée au Conseil des ministres. Ensuite, si j'obtiens le consensus nécessaire pour avancer, elle sera mise en œuvre dans la suite de la législature.

Je suis bien conscient que les citoyens et les citoyennes survolés désirent des solutions rapides. Cela fait trente ans qu'ils les attendent. Je suis désolé pour eux mais tout le monde doit admettre qu'il s'agit d'un dossier complexe et historiquement lourd avec des passages obligés préalables qui ont été réalisés ou qui

sont en train de l'être comme cette étude ENVISA et ces états généraux qui sont deux obligations judiciaires découlant de décisions juridictionnelles.

Prétendre que ce dossier pourrait être réglé de façon simple en deux temps trois mouvements, c'est ou se tromper ou tromper les riverains concernés. C'est aussi peu respectueux de ceux qui, avant moi, ont buté sur cet obstacle et sur ce dossier miné. J'ai décidé de travailler de façon systématique dans la concertation, pas à pas, petit à petit. Pièce par pièce, les différentes pièces du puzzle se mettent en place afin – c'est mon espoir, mon souhait et mon engagement de moyens – de dégager des pistes de solutions permettant de soulager au maximum les populations touchées dont je perçois les difficultés et les souffrances quotidiennes.

Comme je le dis souvent, à défaut de déménager cet aéroport qui est situé très près d'un habitat dense, il n'y a pas de solution miracle dans ce dossier. Il y a un ensemble de leviers que nous pouvons actionner pour améliorer la situation. Mon intention est bien celle-là. Je travaille de manière systématique dans la discrétion nécessaire pour pouvoir avancer dans le dossier. C'est la conclusion que j'ai tirée. Je regrette de ne pas pouvoir en débattre avec plus de députés aujourd'hui mais ils liront le compte rendu parlementaire. D'ores et déjà, je remercie les services de la Chambre pour sa réalisation.

Le **président**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse exhaustive. On ne doute pas qu'elle sera lue et entendue au-delà de ces murs. La parole est maintenant aux parlementaires présents.

01.05 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor de antwoorden, maar ik heb niets gehoord over de ombudsdienst waarover ik ook vragen had gesteld. Ik denk dat u daar best nog eens op terugkomt.

Voorts komen de scenario's die worden voorgesteld niet helemaal overeen met de analyse die Envisa zelf maakt. Dat is een probleem. Envisa zegt bijvoorbeeld dat het eigenlijk geen zin heeft om te spreken over drukbevolkte gebieden, want het hele gebied rond de luchthaven is drukbevolkt. Het zegt ook dat een goede spreiding van de hinder de eerlijkste manier is om daarmee om te gaan. Ook daarvoor zie ik geen scenario's.

Het scenario dat ik zie is het verlengen van de startbaan om Brussel koste wat het kost te vermijden. Dat is toch niet helemaal hetzelfde. Ik vraag mij dan af hoe dat verder moet gaan, want dergelijke studies helpen absoluut niet om tot een akkoord te komen of tot een situatie waarin ieder het gevoel heeft eerlijk te worden behandeld.

Dat is in dit dossier het grote probleem. Er worden allerlei studies gemaakt, maar wat daar vervolgens mee wordt gedaan, is iets helemaal anders. Er wordt vandaag aan een concentratiemodel gewerkt, terwijl men in de studie zegt dat een concentratiemodel een heel slechte zaak is. Men zal minder mensen overvliegen, maar diegenen die nu al het ergst getroffen zijn, zal men nog zwaarder treffen. Dat staat ook in die studie. Ik heb de indruk dat u daarmee niets doet. Op dat vlak blijf ik dus op mijn honger zitten.

Wij zullen nog meer gedetailleerde vragen ter zake indienen, in de hoop dat u daarop kunt ingaan en wij daarover kunnen debatteren.

Na uw inleiding te hebben gehoord, stel ik ook vast dat de violen binnen de regering blijkbaar nog niet helemaal goed gestemd zijn.

01.06 Katleen Bury (VB): Mijnheer de minister, ik betreur het ook dat mensen aan de zijlijn of op de sociale media staan te blaffen maar hier en nu afwezig blijven. Ik beaam dat dat voor u frustrerend moet zijn.

Ik onderschrijf volledig wat mijn collega daarnet zei. Ook mijn vragen draaien rond die effectenstudie, maar ik heb het dan specifiek over de Noordrand. Envisa stelt daarin dat de inwoners van die Noordrand eigenlijk de minste hinder ondervinden.

Ik heb echter geen antwoorden gekregen op mijn vragen. Zult u de besluiten van die effectenstudie volgen, die volgens ons nog meer conflicten teweeg zullen brengen? Gaat u daar verder mee aan de slag? Hoe wordt er tegemoetgekomen aan de wensen van de mensen uit de Noordrand? Ik heb niet het gevoel dat er goed naar hen geluisterd wordt.

Er zijn intussen elf excellenties gepasseerd om iets aan die geluidshinder te doen, en het is nooit gelukt. De

situatie stagneert ook niet, ze verslechtert alleen maar. Ik nodig u uit om met mij in het weekend eens een halfuur rond te lopen in de Noordrand. Ik bedoel dan niet rond de luchthaven, maar wel in de regio van Dilbeek en Groot-Bijgaarden. In de tuin moet men daar om de zoveel minuten stoppen met praten.

Het is ook frappant dat de vliegtuigen heel rare manoeuvres maken en zich in de moeilijkste bochten wringen om toch maar Brussel te vermijden. Dat fenomeen ziet men boven de Noordrand meer en meer. Niet alleen zijn die manoeuvres gevaarlijk en moeilijk uit te voeren – vraag het maar aan de piloten –, maar bovendien zijn ze ook bijzonder luidruchtig.

Op al die zaken heb ik vandaag geen antwoord gekregen. U zegt wel wie er allemaal is uitgenodigd en dat u voor een dialoog bent, maar eerst moet er uitsluitel zijn over wat u vindt van de manier waarop die effectenstudie is uitgevoerd.

01.07 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoorden. Ik ondersteun u volledig waar u spreekt over de mensen die in de media, op Twitter en Facebook berichten sturen over hun visie, vooraleer hier naar uw antwoorden te luisteren. Ik vind dat benedenmaats. Ze hadden Beter hier geluisterd en dan gecommuniceerd wat ze ervan vonden.

Ten tweede hebt u ook gelijk dat dit een zeer complex dossier is dat, door uw voorgangers al zeer lang behandeld werd. In 2008-2009 waren we er bijna met het plan-Schouppe, maar dat werd helemaal onderuitgehaald door minister van Mobiliteit Wathélet in 2013, die op zijn eentje alles door elkaar heeft gehaald, waardoor we nu in deze moeilijke situatie zitten. Dat is echter uw fout niet.

Ik heb niet echt een antwoord gekregen op mijn vraag naar een bijkomende studie door Envisa of een andere instantie – de FOD Economie misschien – om de impact op de tewerkstelling van elke exploitatiebeperking na te gaan. Als Vlaams-Brabander vind ik de luchthaven zeer belangrijk voor de tewerkstelling en onze welvaart. Elke exploitatiebeperking zal een verlies van banen tot gevolg hebben. Ik vraag u om dat mee te nemen.

Een andere zaak is de Europese regelgeving over de evenwichtige aanpak. Deze studie toont toch duidelijk dat binnen de eerste drie net vernoemde pijlers er al een aantal acties kan worden ondernomen om de geluids- en milieudruk door de luchthaven naar beneden te brengen. Ik blijf erbij dat in deze studie te veel op exploitatiebeperking wordt gefocust en dat er weinig oplossingen worden gegeven binnen de drie andere pijlers.

Wat de Boeing 777 Freighters van DHL AeroLogic betreft, ze hebben er 20, waarvan er acht mogen landen en twaalf niet. Om die reden komt DHL hier met andere toestellen. Zij huren Boeing 747 cargotoestellen van Kalitta, die hier landen en opstijgen. Een dergelijk toestel maakt veel meer lawaai dan de nieuwe Boeing 777, die ook 18 % minder CO₂ uitstoot. Een 777 van DHL stoot 18 % minder CO₂ uit dan een Boeing 747 van Kalitta. Dat is niet logisch. Dat wil zeggen dat hier meer vervuilende toestellen worden ingezet, terwijl er oplossingen zijn om duurzamere toestellen in te zetten. Ik heb in uw antwoord gehoord dat u bereid bent dit te herzien. Als we inzetten op duurzaamheid, lijkt het mij ook uw plicht als minister om minder lawaai en minder CO₂-uitstotende toestellen naar hier te halen en de vervuilende weg te houden.

Brussels Airport Company heeft veel initiatieven genomen om tegen 2030 al haar grondactiviteiten CO₂-neutraal te maken. Het zal bijvoorbeeld biobrandstoffen blenden. We moeten BAC daarin aanmoedigen en feliciteren met wat het daar allemaal doet. Op geen enkele regionale luchthaven gebeurt dat vandaag, noch in België noch in Europa. Ze zijn trendsetter in Europa om dat te doen.

De korteafstandsvluchten moeten eruit. Dat was ook een van de redenen om de vliegtaks te implementeren. Ik geloof daar ook zeer sterk in. Alle afstanden korter dan 500 kilometer kan men beter op een andere manier afleggen dan via de lucht, met de trein dus. Het zou een goed signaal zijn mocht u echt uw schouders onder het project van een HST-verbinding op de luchthaven zetten. Dat is in het verleden al vier jaar gebeurd. Het kost tijd om dat op te zetten, maar er is echt een HST-verbinding nodig op Brussels Airport, zodat de vervuilende korteafstandsvluchten eruit kunnen gaan. Daar heb ik later of volgende week nog een vraag over.

01.08 François De Smet (DéFI): Monsieur le président, je vous prie, ainsi que le ministre, de m'excuser pour le retard. C'est ce qui arrive quand on n'est que deux députés et qu'on doit être dans trois ou quatre commissions à la fois. Je suis surpris comme vous du peu de parlementaires qui sont présents, ce qui a

évidemment faussé le timing. Bref, j'ai quand même entendu votre réponse, dont je vous remercie, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, vous nous dites que c'est la première fois qu'un tel dialogue existe. C'est vrai et on peut jusqu'ici vous en porter crédit. Mais cela ne dispense pas d'arriver jusqu'à l'étape des solutions. Je suis un peu frustré par votre réponse. Cela a été dit par d'autres: il y a tout de même des propositions de solutions dans l'étude que vous avez citée. Je cite un extrait de l'étude ENVISA: "Le plus efficient, parmi les solutions existantes, tant en termes de santé pour un maximum de riverains que de viabilité économique pour l'aéroport, consiste à prolonger la piste 25L de 900 mètres et d'y concentrer les départs sous certaines conditions de normes de bruit, avec un virage à gauche dès 700 pieds; de 50 à 100 % des départs partiraient de cette piste prolongée."

Même si vous devez être très diplomate à ce stade, bien sûr, je n'ai pas eu le sentiment d'avoir reçu votre avis sur ce scénario et sur le scénario qui pourrait être privilégié par le gouvernement, ni sur le délai de mise en oeuvre de ces recommandations. On a besoin d'une vision globale. Vous faites comme s'il était possible d'avoir un consensus général sur ce sujet. Je n'ai pas l'impression que ce soit possible. Je crois qu'il faut regarder les choses en face. C'est un problème qui est à la fois urbanistique, environnemental, communautaire. On a un aéroport très proche d'une grande ville. Ce n'est la faute de personne ici, mais c'est comme ça. Il faudra continuellement, par définition, survoler des zones densément peuplées appartenant à plusieurs Régions différentes. Si un consensus était possible, on le saurait.

Tout ce qu'on peut faire, c'est avoir le courage de prendre des décisions qui sont fondées sur des bases scientifiques, après consultation des riverains certes, mais qui ne prennent en compte *in fine* comme critères que le bien-être de la population, les normes de bruit et le danger qu'il y a à survoler les zones les plus densément peuplées.

Même si je suis d'accord sur le fait qu'il y a aussi un trollage assez conséquent sur ces questions sur internet, qui est parfois douloureux pour tout le monde, et qu'il ne faut pas se laisser impressionner, je pense que la vraie douleur des riverains s'exprime en général plutôt en silence. Elle est franchement vécue par tous ceux, comme moi qui habite Evere, sont réveillés la nuit par de petits, de moyens ou de gros porteurs. Je crois qu'il faut faire plus. Je crois que vous avez les moyens d'aboutir. Je le souhaite sincèrement de tout cœur, mais je crois que vous avez une obligation de résultat et non simplement de moyens.

01.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb tot mijn 18 jaar in Erps-Kwerps gewoond. Ondanks dat ik nu niet meer in Vlaams-Brabant woon, weet ik dus wel waarover het gaat. Als men vandaag goed naar de discussie geluisterd heeft, heeft men vaak het woord gevoel gehoord. Nochtans is het dossier zo complex dat het objectiviteit verdient.

Ik hoor dat u twee dingen doet. Ten eerste start u het platform op voor een dialoog. Ten tweede moet de technische werkgroep bepaalde oplossingen aan de objectiviteit toetsen. Ik denk dat dat heel belangrijk is en dat er onderzocht moet worden wat nu nationaal onze visie is op de organisatie van onze luchtvaart. Ik reken ook op u om stappen vooruit te zetten rond duurzaamheid – daarin treed ik de heer Vandenput bij – en eventueel rond innovatie.

Ik heb in de commissie ook enkele weken geleden een voorstel van resolutie ingediend – en dit zal u verblijden, mijnheer Vandenput – om het vliegtuig te vervangen door de trein voor de korte afstanden. Dat voorstel ligt nu bij de verschillende stakeholders om advies in te winnen.

Kortom, ik denk dat er nog stappen vooruit kunnen worden gezet, zowel in het Parlement, als door de minister in zijn aanpak van het dossier.

Le **président**: Je clos ici ce débat d'actualité et vous propose de passer au point suivant. J'ai fait preuve de flexibilité en ce qui concerne le temps de parole. Je demanderai à présent à chacun de s'autodiscipliner à cet égard. En effet, l'objectif est de traiter un maximum de questions aujourd'hui et de ne pas reporter aux calendes grecques certaines questions d'actualité.

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

02 **Samengevoegde vragen van**

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gegarandeerde aansluitingen" (55026853C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gecadanceerd spooraanbod" (55027590C)

02 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les correspondances garanties" (55026853C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre ferroviaire cadencée" (55027590C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, om aan uw oproep te voldoen, verwijs ik de schriftelijke versie van mijn vraag.

Een gecadanceerd treinmodel staat garant voor vlotte overstappen. Dat model zou de treinrit voor heel veel treinreizigers veel aantrekkelijker maken. Reizigers zijn vaak ontevreden over aansluitingen die niet gehaald worden door vertraging, waardoor ze soms tot een uur op de volgende trein moeten wachten. Vroeger was er vaker dan vandaag een systeem van gegarandeerde aansluitingen. Door meer druk op de treindienst en het afbouwen van (onder)stationschefs wordt dit echter steeds minder toegepast.

02.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, ik heb het volgende antwoord gekregen van de NMBS.

Alle overstappen tussen treinen gaande van 4 tot 20 minuten worden als een aansluiting beschouwd. Voor bepaalde aansluitingen worden ook wachttijden ingepland. De lengte van de wachttijden is afhankelijk van het aantal klanten dat de overstap maakt en wordt daarom bepaald in overleg met de medewerkers van de NMBS op het terrein. Zij hebben immers een beter zicht op het aantal klanten dat moet overstappen.

Die werkwijze hanteert de NMBS al jaren. De wachttijden worden jaarlijks geëvalueerd en bijgestuurd indien nodig. De communicatie tussen treinbegeleider, het personeel op het perron en het personeel dat verantwoordelijk is voor de realtimeopvolging van het treinverkeer activeert de wachttijd. De communicatie verloopt alsmat vaker digitaal.

De NMBS wijst op het belang om een sneeuwbaaleffect te vermijden, wanneer men bijvoorbeeld een grotere groep reizigers laat wachten op een kleinere groep van reizigers met vertraging. Hierdoor worden alleen maar meer reizigers op het volgende knooppunt met vertraging geconfronteerd.

Hoe meer overstapmogelijkheden men aanbiedt, hoe groter het risico voor de robuustheid van de dienstregeling en hoe minder aantrekkelijk de trein kan worden voor de reiziger die wil gebruikmaken van snelle en rechtstreekse verbindingen.

De aansluitingen tussen trein en bus worden ingebracht in het programma Aribus, waarin de verschillende openbaarvervoermaatschappijen de theoretische wachttijden tussen trein en bus kunnen invoeren.

Wat de samenwerking met andere partners op dat vlak betreft, de NMBS deelt haar ontwerpen van dienstregeling voor elk vervoersplan tot één jaar op voorhand met andere openbaarvervoermaatschappijen. Tijdens de voorbereidingen voor het nieuwe vervoersplan vergadert de NMBS ook met andere openbaarvervoermaatschappijen en de regio's van ons land. De NMBS ontmoet de regionale partners regelmatig, hetzij in specifieke technische vergaderingen, hetzij in algemenere fora, zoals de vervoersregio's in Vlaanderen en de *bassins de mobilité* in Wallonië.

In 2021 was bijna 90 % van de geplande aansluitingen tussen treinen succesvol. Uiteraard ontvangt de NMBS ook klachten over gemiste aansluitingen. Ten opzichte van de 253 miljoen binnenlandse reizigers die de NMBS in 2019 vervoerde, kreeg de klantendienst 1.300 klachten over gemiste aansluitingen. De NMBS analyseert maandelijks de zwakste schakels en zoekt daarvoor naar oplossingen.

Ik kom, tot slot, bij uw vraag over de invoering van het gecadanceerde treinmodel. De NMBS stelt al sinds 1984 haar dienstregelingen op volgens het principe van cadans en symmetrie. De gecadanceerde vervoerplannen van de NMBS zorgen daarbij voor een duidelijk en herkenbaar treinaanbod voor onze treinreizigers.

Conform het regeerakkoord zal de FOD Mobiliteit, samen met Infrabel, de NMBS en de andere actoren, een studie uitvoeren naar de technische en economische haalbaarheid van een geïntegreerd knooppuntenmodel, zoals dat bestaat in Zwitserland. Dat is heel belangrijk voor mij. De NMBS hoopt dat de studie heel spoedig kan starten. Zij zal haar technische expertise leveren voor de studie, wat mij deugd doet.

Het doel van een gecadanceerd treinmodel maakt ook deel uit van de Visie 2040, die door de regering enkele weken geleden al werd beslist.

02.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, mijn vraag werd inderdaad ingegeven door het in Visie 2040 voor het spoor opgevatte plan om na te gaan hoe een geïntegreerd knooppuntenmodel misschien meer het ritme van de reiziger kan volgen. Voor een overstap naar een geïntegreerd knooppuntenmodel, waarbij niet alleen meer treinen op elkaar worden aangesloten, maar ook andere openbare vervoersmodi, moet de dienstregeling betrouwbaar zijn. Het is belangrijk dat we in de jaren dat wij toewerken naar een dergelijk geïntegreerd knooppuntenmodel, nu al de knelpunten identificeren en er oplossingen voor bieden.

1.300 klachten op 253 miljoen ritten is zeker een behoorlijk resultaat. Ik hoop vooral dat uit de klachten wordt geleerd en dat wordt nagegaan hoe we aansluitingen kunnen garanderen en meer het ritme van de reizigers volgen.

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

Le **président**: Mme Fonck n'est pas présente pour poser sa question n° 55027262C.

03 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanrijdingen van dieren op de spoorwegen" (55027265C)

03 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les heurts d'animaux sur les voies ferrées" (55027265C)

03.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dit thema kwam in deze commissie nog niet vaak aan bod.

Zestig dieren werden het voorbije jaar door een trein aangereden. Infrabel communiceerde dat cijfer zelf om veehouders en omwonenden met huisdieren ertoe aan te zetten om werk te maken van het afschermen van weides en honden aan de leiband te houden.

Natuurpunt zag dat breder en zo kwam het thema als een boemerang terug bij Infrabel terecht. Infrabel heeft tot op heden nog niet echt een actieve aanpak inzake ontsnippering. Nochtans zorgt ons dichte spoornetwerk voor een enorme beperking van de bewegingsvrijheid van dieren. De natuur is in het druk bebouwde België niet heel echt omnipresent en is ook nog eens enorm versnipperd door wegen, waterwegen en spoorwegen. Ontsnipperingsprojecten zijn dus cruciaal, zodat onze dieren veilig kunnen rondtrekken.

Onze Gewesten gaan inzake ontsnippering aan de slag met de wegen en waterwegen die ze beheren, maar voor de spoorwegen ontbreekt een dergelijk programma.

Ik ondervroeg u hier vorig jaar reeds over. U bevestigde toen de noodzaak om de trein en de omgeving beter op elkaar af te stemmen. U gaf aan dat er bijkomende middelen noodzakelijk zijn om ontsnipperingsprojecten door Infrabel te kunnen laten uitvoeren.

Mijnheer de minister, zult u de doelstelling om werk te maken van de ontsnippering van de spoorwegen laten opnemen in het prestatiecontract van Infrabel? Steunt u de vraag van Natuurpunt om een actieplan voor ontsnippering op te stellen? Zult u daartoe de opdracht geven?

03.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Buyst, via haar milieubeleidsplan wil Infrabel prioriteit geven aan de bescherming van de biodiversiteit. Dat is heel belangrijk voor u, maar ook voor mij.

De infrastructuurbeheerder wil een ecologisch infrastructuurnet creëren door de fauna en flora langs de sporen te beschermen en te bevorderen, onder meer door het ecologische beheer van de berm. Hierbij worden ook maatregelen tegen ecologische ontsnippering overwogen.

Die doelstellingen worden tevens opgenomen in het voorstel van tekst van het performantiecontract,

waarover wij de voorbije weken gedetailleerder konden discussiëren.

Infrabel neemt nu verschillende maatregelen tegen ecologische ontsnippering langs de spoorwegen. Zo werden ecoducten en tunnels geïntegreerd tijdens vernieuwingswerken waar dat technisch en financieel haalbaar is. Er wordt ook een diervriendelijke afrastering overwogen.

Infrabel heeft ook overlegd met het departement Omgeving in Vlaanderen over het Vlaams actieplan tegen ecologische ontsnippering.

Daarnaast voert de infrastructuurbeheerder een ecologische studie uit om over het volledige spoorwegnet de locaties te identificeren waar maatregelen opportuun zijn voor het ecologisch beheer van de bermen en om de corridorfunctie voor dieren aan te moedigen.

Het spreekt voor zich dat ik al die maatregelen zal stimuleren in het belang van onze biodiversiteit, waarin onze overheidsbedrijven een voorbeeldrol te vervullen hebben.

03.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Er is best wel wat natuur in ons land, maar die is enorm versnipperd. De uitdaging zal in eerste instantie het opnieuw met elkaar verbinden van die stukjes natuur zijn, niet in het minst om de dieren die in het wild leven de ruimte te kunnen geven die ze nodig hebben.

Het verheugt me dat biodiversiteit één van uw kernthema's is en dat u wilt inzetten op een ecologisch beheer van de bermen. Dat staat volgens mij trouwens al langer op de radar en Infrabel heeft daarvoor al zeer veel inspanningen gedaan.

Wat het ontsnipperingsbeleid betreft, moet het mij van het hart dat dit volgens mij niet zo hoog op de agenda stond. Ik ben dus blij te vernemen dat u dat laat opnemen in het prestatiecontract van Infrabel, zodat dit een prioriteit wordt voor onze spoorwegmaatschappij.

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

04 **Samengevoegde vragen van**

- **Wouter Vermeersch aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onwettige gegevensverwerking door de FOD Mobiliteit in verband met parkeerboetes" (55027322C)**
- **Wouter Vermeersch aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tot mededeling van gegevens tussen Kortrijk en DGWVVV" (55027323C)**

04 **Questions jointes de**

- **Wouter Vermeersch à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le traitement illégal par le SPF Mobilité de données relatives à des amendes de stationnement" (55027322C)**
- **Wouter Vermeersch à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La convention de communication de données entre la ville de Courtrai et la DGTRSR" (55027323C)**

04.01 Wouter Vermeersch (VB): Mijnheer de minister, wij hebben vroeger nog samengewerkt in de commissie voor Financiën en ik ben blij dat ik u nu een vraag mag stellen in uw functie van minister. U bent dat natuurlijk al een tijdje, maar het is de eerste keer dat ik die kans krijg.

De FOD Mobiliteit en de stad Kortrijk beschikten niet over de correcte machtiging om nummerplaten op te zoeken in de Kruispuntbank van de voertuigen. Dat stelt de Geschillenkamer van de Gegevensbeschermingsautoriteit in een recente beslissing, na een klacht over een parkeerboete door een inwoner van Kortrijk. Ik heb minister Verlinden van Binnenlandse Zaken daarover ook ondervraagd, maar zij verwees mij naar het departement Mobiliteit.

Hebt u kennisgenomen van de beslissing van de GBA? Hoe reageert u op deze beslissing? Weet u of de FOD Mobiliteit ondertussen in dialoog is gegaan met de beboete inwoner? Weet u of er nog andere steden, gemeenten en instanties zijn die niet over een correcte machtiging beschikken? Indien ja, graag een opsomming van de betrokken steden, gemeenten en instanties.

De Geschillenkamer van de GBA besliste om de FOD Mobiliteit en de stad Kortrijk te bevelen om de

gegevensverwerking binnen een termijn van twee maanden in overeenstemming te brengen met de Algemene Verordening Gegevensbescherming. Is dat ondertussen gebeurd?

De beslissing is uitvoerbaar bij voorraad en een gewoon hoger beroep is niet mogelijk. Een administratief hoger beroep bij het Marktenhof in Brussel is echter wel mogelijk. De stad Kortrijk heeft ondertussen beslist om beroep aan te tekenen bij het Marktenhof, maar dat schorst de bestreden beslissing niet. Wat als een burger deze beslissing vandaag aangrijpt om zijn boete aan te vechten? Hebt u een zicht op de impact van alle boetes die werden uitgeschreven met de onwettig verkregen gegevens? Staan deze boetes op de helling?

Tekent de FOD Mobiliteit, net als de stad Kortrijk, beroep aan tegen de beslissing van de GBA? Indien neen, graag een grondige toelichting. De stad Kortrijk ontving ondertussen een eerste factuur van 59.000 euro voor deze procedure van het advocatenkantoor Eubelius en het beroep wordt geschat op nog eens minstens 42.000 euro, samen goed voor ruim 100.000 euro aan advocatenkosten. Door welk advocatenkantoor liet de FOD Mobiliteit zich verdedigen? Hoeveel bedragen de opgelopen advocatenkosten van de FOD Mobiliteit tot op heden?

Op 1 september 2020 sloten de stad Kortrijk en het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid (DGWVVV) een overeenkomst tot mededeling van gegevens met volgende bepaling: "Deze overeenkomst wordt gesloten voor onbepaalde duur en gaat in op 1 januari 2020." Het gaat dus om een overeenkomst met terugwerkende kracht.

Na nazicht van andere overeenkomsten tussen het DGWVVV en steden of gemeenten bleek dat deze manier van werken met terugwerkende kracht op het eerste gezicht nooit eerder werd gebruikt. Mag het DGWVVV retroactief een dergelijke overeenkomst afsluiten?

Er moet een duidelijke procedure worden doorlopen om overeenkomsten tot de mededeling van gegevens af te sluiten. Kan het directoraat-generaal eigenlijk wel retroactief een overeenkomst afsluiten gelet op de vastgelegde procedure?

Wat was het doel van het retroactief afsluiten van deze overeenkomst met de stad Kortrijk?

Wie nam het initiatief om deze overeenkomst retroactief af te sluiten? Waren dat de ondertekenaars bij de stad Kortrijk of de ondertekenaars bij het DGWVVV?

Welke argumenten werden er ingeroepen om retroactief te werk te gaan?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid (DGWVVV) van de FOD Mobiliteit is een partij in deze zaak, die werd gevoerd door de Geschillenkamer van de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA), net zoals de stad Kortrijk en de betrokken inwoner partij waren. Het DGWVVV heeft beslist om geen beroep aan te tekenen tegen deze beslissing bij het Marktenhof aangezien het van oordeel is dat deze gegevensverwerking actueel in overeenstemming is met de GDPR. Dit standpunt werd inmiddels toegelicht in een gedetailleerde brief aan de Geschillenkamer. Bijgevolg is het DGWVVV van oordeel dat geen parkeerretributies, -gelden en -belastingen op de helling staan. We hebben het hier voor alle duidelijkheid over parkeerretributies, -gelden en -belastingen, niet over parkeerboetes.

Tevens vonden er verduidelijkende contacten plaats tussen het DGWVVV en de betrokkenen. De stad Kortrijk stelde evenwel beroep in bij het Marktenhof. Hierdoor werd het DGWVVV gedwongen om tussen te komen als partij in deze lopende procedure.

De beslissing van de Geschillenkamer is in tussentijd evenwel uitvoerbaar bij voorraad. Dit houdt louter in dat de partijen de beslissing reeds dienen uit te voeren tijdens de beroepsprocedure. De stad Kortrijk heeft voor het Marktenhof evenwel verzocht de uitvoerbaarheid bij voorraad op te schorten tijdens de beroepsprocedure.

Het DGWVVV wordt doorheen deze procedure bijgestaan door het advocatenkantoor Timelex. Dit werd aangesteld na raadpleging van de concurrentie. Zonder in details te treden, kan worden verduidelijkt dat de hiervoor tot op heden in rekening gebrachte erelonen geenszins van de grootteorde zijn van de bedragen in uw vraag, die betrekking zouden hebben op de stad Kortrijk.

Het is evenwel van belang om te wijzen op het feit dat alle steden en gemeenten, net als hun concessiehouders, zich voor de raadpleging van gegevens van de ingeschreven voertuigen bij het DGWVVV kunnen baseren op algemene machtigingen verleend door het vroegere sectorale comité voor de federale overheid. De steden en gemeenten en hun concessiehouders dienen en dienden zich hierbij expliciet aan te sluiten door middel van een uitdrukkelijke verbintenisverklaring.

In navolging heeft het DGWVVV evenwel de gewoonte om met de steden en gemeenten en hun concessiehouders over een onderlinge protocolovereenkomst te onderhandelen en die af te sluiten voorafgaand aan de eigenlijke gegevensuitwisseling. Hierin worden dan de praktische modaliteiten vastgelegd.

In voorliggende zaak bestond er gedurende een beperkte tijdspanne verwarring ten aanzien van de stad Kortrijk, als gevolg van de beslissing van de stad Kortrijk om met ingang van 1 januari 2020 haar autonoom gemeentebedrijf AGB Parko te ontbinden en de diensten ervan onder dezelfde benaming in te kapselen in de diensten van de stad zelf.

Inhoudelijk was er echter geen enkel probleem, aangezien de stad Kortrijk krachtens artikel 244, §3 van het Vlaams decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur alle rechten en verplichtingen van AGB Parko van rechtswege had overgenomen. Dit principe van rechtsopvolging is in het verleden bovendien al erkend in de adviespraktijk van de voormalige Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer.

De aansluiting van de stad Kortrijk middels de verbintenisverklaring bij de beraadslaging nr. 14/2016 en de navenant afgesloten protocolovereenkomst met het directoraat-generaal betreffen in essentie een louter formele erkenning van deze rechtsopvolging van AGB Parko door de stad Kortrijk, die sinds 1 januari 2020 dezelfde taken uitoefent als AGB Parko en dit voor dezelfde doeleinden.

04.03 Wouter Vermeersch (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik stel vast dat er door de FOD Mobiliteit geen beroep werd aangetekend, maar wel door de stad Kortrijk. Dat laatste wisten wij al door de stad Kortrijk te ondervragen. U hebt ondertussen ook een gedetailleerd schrijven gericht aan de Geschillenkamer. Wij zullen dat zeker en vast schriftelijk opvragen, zodat wij dat kunnen nakijken.

U verwijst ook terecht naar het feit dat de beslissing wel degelijk bij voorraad uitvoerbaar is. Dat heeft de stad Kortrijk in antwoord op mijn vragen altijd ontkend.

Op mijn nochtans expliciete vraag over de advocatenkosten geeft u geen antwoord. U zegt dat het niet over dezelfde grootteorde als in Kortrijk gaat, namelijk 100.000 euro. U zegt dat het bedrag lager is, maar ik zou toch graag concreet vernemen over hoeveel het gaat. Ook hierover zal ik een schriftelijke vraag indienen.

Met betrekking tot de overeenkomst met het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid geeft u toe dat het de bedoeling is dat die overeenkomst voorafgaand aan een eventuele gegevensuitwisseling, wordt afgesloten. Dat is hier voor alle duidelijkheid niet gebeurd. De GBA heeft bevestigd dat de stad Kortrijk niet in orde was met de rechtsopvolging toen ze de rechten van AGB Parko overnamen.

De reden waarom ik u hierover ondervraag, is dat dit ernstige probleem, namelijk het feit dat Kortrijk niet in orde is, ontstaan is toen huidig minister van Justitie Vincent Van Quickenborne daar als burgemeester nog verantwoordelijk voor was. Toen is die overeenkomst retroactief afgesloten door de man die vandaag minister van Justitie is. Begrijpe wie kan. Het is niet te vatten dat uitgerekend in de stad waar de minister van Justitie titelvoerend burgemeester is op zo'n schandalige manier wordt omgesprongen met de persoonsgegevens van inwoners.

We zullen dit dossier dus verder bekijken. We zullen uw brief opvragen en ook uw kosten verder uitspitten.

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

05 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie m.b.t. het potentieel van ons spoorwegnet" (55027539C)

05 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude relative au potentiel de notre réseau ferroviaire" (55027539C)

05.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): *Ons land beschikt over een uitgebreid spoorwegnet, wat volgens sommigen nog onderbenut wordt. Met een aangepaste cadancering en een aangepast treinaanbod met knooppunten zou meer mogelijk moeten worden.*

In het regeerakkoord werd een studie aangekondigd m.b.t. het potentieel van ons spoorwegnet: "Er zal een studie worden uitgevoerd om na te gaan of het technisch en budgettair haalbaar is om het spoornet tegen 2040 geleidelijk een cadancering rond overstapknooppunten in te voeren en samenhang daarmee de uurregelingen af te stemmen op de andere vormen van openbaar vervoer die beheerd worden door de gewesten."

Hierover volgende vragen aan de minister:

- 1. Wat is de huidige stand van zaken?*
- 2. Werd de opdracht al gegeven om een dergelijke studie op te stellen?*
- 3. Wie is verantwoordelijk, wie initieert deze studie? FOD Mobiliteit, Infrabel, andere?*
- 4. Werd hiervoor een extern studiebureau/consultancy ingeschakeld?*
- 5. Wat is de timing? Wanneer zal de studie klaar zijn?*

05.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, zoals u weet, werkt mijn kabinet al maanden aan een langetermijnvisie voor het spoor in België, in samenwerking met de FOD Mobiliteit en de belanghebbenden, zoals Infrabel, de NMBS en het brede middenveld in het algemeen: reizigersverenigingen, vertegenwoordigers van de vakbonden, werkgevers, niet-gouvernementele organisaties, raden enzovoort.

Dat lange werk heeft geresulteerd in een tekst met een spoorvisie voor 2040. De bedoeling daarvan is de Belgische spoorwegen op lange termijn aantrekkelijker te maken, zowel vanuit het standpunt van het personen- als van het goederenvervoer. Deze *Spoorvisie 2040* werd op vrijdag 6 mei goedgekeurd door de ministerraad.

De uitdaging bestaat erin een aanzienlijke uitbreiding van het aanbod te realiseren, om zo te komen tot vier treinen per uur in de buurt van de grote steden en op de drukste assen, en twee treinen per uur op de rest van het spoornet. Dat doen we door een geleidelijke verbetering van de manier waarop we onze infrastructuur exploiteren.

Omdat het Belgische netwerk relatief dicht is, moeten we de exploitatie ervan optimaliseren. We moeten ons laten inspireren door het intensievere gebruik van het spoornet in landen als Zwitserland, Oostenrijk en Nederland. In dat verband worden de volgende richtsnoeren voorgesteld: een betere systematisering van het treinverkeer; toepassingstesten van het geïntegreerde dienstregelingsmodel en de catalogus van rijpaden; focus op operationele oplossingen boven dure infrastructuuroplossingen; aanpassing van de infrastructuur aan de behoeften van de exploitatie; de dienstregeling moet centraal staan in de besluitvorming en elke investering wordt geselecteerd op basis van de toegevoegde waarde voor de klant.

Deze doelstellingen, opgenomen in de *Spoorvisie*, moeten worden vertaald vanuit technisch en praktisch standpunt. Daartoe wil ik een economische en operationele haalbaarheidsstudie laten uitvoeren van het in het Belgische systeem geïntegreerde dienstregelingsmodel, zoals bepaald in het regeerakkoord. Dat zou het mogelijk moeten maken om, in goede samenwerking met de actoren op het terrein, een migratiestrategie te definiëren om over te schakelen op een performanter exploitatiemodel. Met dit in het achterhoofd bestuderen we een gecadanceerd dienstmodel, waarin de treinen volgens een regelmatige dienstregeling rijden die elke 15, 30 of 60 minuten wordt herhaald, afhankelijk van de frequentie van de dienst.

Zo kunnen we nagaan in welke mate dit model op het Belgisch netwerk kan worden toegepast, onder welke voorwaarden en met welke impact op de organisatie van het spoornet en voor de reiziger. Gezien de technische aard van de zaak en het belang ervan hopen wij dat de FOD Mobiliteit voor deze taak zal kunnen

rekenen op steun in de vorm van externe technische hulp met internationale ervaring op dit gebied.

Er zijn gesprekken aan de gang over de middelen die aan dit onderzoek zullen worden toegewezen. Zodra de begroting is vrijgegeven, wordt een aanbesteding uitgeschreven. Mijn wens is dat dit proces zo snel mogelijk verloopt, zodat we zo snel mogelijk resultaten en vooruitgang kunnen boeken. Een eerste stap in de tenuitvoerlegging betreft zeker het openbare dienst- en performantiecontract waarover wij onderhandelen en dat we op 15 juni al een eerste keer in deze commissie bespraken. De contracten zullen worden vergezeld van specifieke begrotingselementen, zoals meerjareninvesteringsplannen, en zullen daarom te gepaste tijde worden begroot en aan de bevoegde instantie voorgelegd.

05.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, hoewel een aantal vragen niet werd beantwoord. Ik begrijp ook dat dit niet kan op een moment dat het onderzoek wordt aanbesteed of dat er wordt gezocht naar de manier waarop dit zal worden gefinancierd en georganiseerd.

Het is wel heel belangrijk dat dit gebeurt, en dat relatief snel, zeker gezien de ambities voor het spoorverkeer die zijn opgenomen in de Spoorvisie 2040, maar ook in het ontwerp van beheersovereenkomst. Het zijn duidelijke ambities, maar de technische haalbaarheid ervan zal ook in dat onderzoek tot uiting moeten komen.

Wat betreft de capaciteit van ons net, we hebben een heel dicht netwerk dat wellicht nog optimaler kan worden gebruikt zonder al te grote investeringen, maar wat er dan precies nodig is om naar die 2, 4 of meer treinen per uur te gaan, zal uit die studie moeten blijken. Wij kijken uit naar die studie en we hopen dat dit op vrij korte termijn kan worden gerealiseerd.

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

06 Question de François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les avancées du dossier RER" (55027543C)

06 Vraag van François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De in het GEN-dossier geboekte vooruitgang" (55027543C)

06.01 François De Smet (DéFI): *Récemment, la presse a relaté de nouveaux éléments du calendrier quant à l'avancement du dossier RER.*

Si la mise en service du tronçon entre Waterloo et Braine l'Alleud est fixée fin 2025, avec l'inauguration de la gare de Braine plus particulièrement, celle relative à la mise à quatre à voies de la ligne L124 vers Braine l'Alleud et Nivelles, au niveau des limites de la frontière linguistique entre Uccle et Rhode Saint-Genèse, et tout particulièrement à Linkebeek, s'avère beaucoup plus problématique.

En effet, est annoncée une mise en service entre 2025 et 2031, en cause le retard dans l'obtention du permis qui requiert étude et modification du plan du secteur et à cet égard les autorités communales sont clairement pointées du doigt.

Certes, nous avons pu noter la relance du comité de pilotage RER et la mise en place du ticket unique BRUPASS entre les quatre sociétés de transport en commun (SNCB, STIB, De Lijn, TEC).

Il n'en demeure pas moins que ce dossier, en dépit des efforts de vos prédécesseurs, et des vôtres, Monsieur le Ministre, demeure capital pour l'avenir du rail à Bruxelles et pour le Sud du pays, et donc pour la mobilité alors que les travaux sont terminés au Nord du pays: il importe de pouvoir concrétiser ce projet dans son intégralité avant la fin de la présente décennie.

En conséquence, Monsieur le Ministre peut-il me faire savoir:

S'il confirme les délais indiqués pour la mise en service des deux tronçons précités?

Si les retards encourus pour l'obtention du permis au niveau de la ligne L124 incombent principalement à des obstructions administratives ou à un faisceau de circonstances ?

Si le Comité de pilotage RER compte mettre en œuvre des mesures pour accélérer certains éléments du dossier, dans le respect des procédures réglementaires?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur De Smet, vous l'avez rappelé dans la version écrite de votre question: au début de mon mandat, j'ai pu relancer le comité de pilotage du RER. L'avancement et la planification des travaux d'infrastructure sur les lignes 124 et 161 font d'ailleurs l'objet d'un suivi détaillé par ce comité de pilotage. Le comité de pilotage suit l'évolution des demandes et des travaux de près, ce qui permet aux Régions responsables des permis d'être régulièrement informés de l'état d'avancement de ce dossier.

Les travaux d'infrastructure de la ligne 124 ont effectivement pris du retard, certains ayant décidé de ne pas jouer le jeu, notamment la commune de Linkebeek, qui s'est opposée aux permis demandés. Je le regrette évidemment, mais les discussions se poursuivent avec ses représentants. J'espère pouvoir trouver une solution. C'est un engagement, en tout cas de moyens. J'espère que je pourrai vous surprendre par des résultats en la matière.

Dans l'absolu, ce qui m'importe, c'est que les travaux puissent se poursuivre. Et ils se poursuivent effectivement, comme j'ai pu le constater pendant les derniers congés de Pâques à Lillois, ou un peu plus tard à Nivelles, où une nouvelle gare multimodale vient d'être inaugurée. D'ailleurs, à partir de cette nouvelle gare accessible et multimodale de Nivelles, vous pouvez déjà trouver six trains par heure en direction de Bruxelles, ce qui est tout à fait appréciable pour les habitants du Brabant wallon et du canton de Nivelles.

Car il est indispensable que ce dossier, dont nous parlons depuis trop longtemps, puisse avancer, même par petites touches, et qu'il ait un impact concret sur la vie des citoyens. Même si le RER n'est pas fini, nous avons déjà atteint 80 % de l'objectif en termes de fréquences et de connexions. Avec 80 %, concrètement, aujourd'hui, quand on habite dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles, on a déjà minimum quatre trains par heure pour venir à Bruxelles ou en repartir.

Chaque année, des mises à fruit sont réalisées, avec la mise en service de nouveaux points d'arrêts, avec l'augmentation de la fréquence des trains dans le cadre des plans de transport. Nous avançons vers ces 100 %, qui ne seront pas atteints lors de cette législature, mais qui seront approchés grâce au travail opiniâtre mis en œuvre par mes équipes, par les équipes d'Infrabel et celles de la SNCB.

En tout cas, vous pouvez compter sur ma totale détermination, dans ce dossier comme dans d'autres, pour le mener le plus loin possible, le plus rapidement possible.

06.03 **François De Smet** (DéFI): Monsieur le ministre, je ne doute pas de votre souhait d'avancer dans ce dossier. On ne peut, toutefois, stagner sur une contrariété de l'ordre du permis à Linkebeek, qui paralyse tout un processus. Le dossier avance par petites touches, certes, mais ce projet a une incidence sur toute la politique de mobilité à Bruxelles et alentours, et cela détermine tant d'autres choses! Il importe d'avancer en la matière, quel que soit le niveau de pouvoir et au-delà des querelles communautaires ou intercommunales. En effet, le dossier concerne un grand nombre de personnes s'étendant bien au-delà de Bruxelles. Dès lors, il est essentiel de pouvoir livrer ce projet avant que l'un d'entre nous n'atteigne l'âge de la retraite.

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

07 **Samengevoegde vragen van**

- Yoleen Van Camp aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie over de ondertunneling van de spooroverwegen in Herentals" (55027621C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de spoorbrug 44 in Herentals" (55027682C)

07 **Questions jointes de**

- Yoleen Van Camp à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur l'aménagement de tunnels remplaçant les passages à niveau à Herentals" (55027621C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux au pont ferroviaire 44 à Herentals" (55027682C)

De **voorzitter**: Mevrouw Van Camp is afwezig.

07.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, met bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen per jaar is het Albertkanaal de belangrijkste waterweg in Vlaanderen. Vooral het containervervoer steeg de voorbije jaren enorm. Om die groei voort te zetten, investeert De Vlaamse Waterweg dan ook in de verdere uitbouw van het Albertkanaal door het kanaal te verbreden en de bruggen te verhogen. De huidige beperking in doorvaarthoogte en breedte onder de bruggen vormt immers een knelpunt voor de binnenscheepvaart op het Albertkanaal.

Zo zijn sinds kort ook de eerste graafmachines langsheen de spoorlijn tussen Herentals en Lier begonnen met de verhoging van de spoorbrug over het Albertkanaal in Herentals. Er wordt een nieuwe spoorbrug aangelegd ten oosten van de bestaande brug.

Wat zal de impact zijn van de werken op de spoorverbinding Herentals en Lier? Wanneer zal de spoorlijn onderbroken worden? In welk alternatief wordt er voorzien voor de reizigers?

Welke maatregelen worden er genomen om de impact zo kort mogelijk te houden?

Wordt tijdens de onderbreking van de spoorlijn nagegaan of er nog extra noodzakelijke werken kunnen worden uitgevoerd langsheen de spoorlijn?

Sinds ik mijn vraag heb ingediend, zijn er al enkele werken gedaan; ik blijf benieuwd naar de verdere planning.

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Infrabel heeft mij naar aanleiding van uw vragen de volgende informatie bezorgd over het project in Herentals.

In het kader van masterplan Stationsomgeving Herentals werd er een oplossing uitgewerkt voor de ondertunneling van de overwegen Olympiadenlaan en Poederleeseweg. Beide moeten opeenvolgend aangepakt worden. Eerst moet de overweg Poederleeseweg vervangen worden. De Olympiadenlaan zal op dat moment fungeren als omleidingsweg. Pas nadien kan de overweg aan de Olympiadenlaan worden vervangen.

Voor het project bestaat een stuurgroep waarin Infrabel, de stad Herentals en AWW vertegenwoordigd zijn. AWW trekt het dossier voor de overweg Poederleeseweg, aangezien het een zeer groot knelpunt op de gewestweg betreft. Een studie om de mogelijke scenario's te onderzoeken, loopt momenteel nog onder leiding van AWW. Er vonden ook reeds meerdere stuurgroepen plaats, maar er is nog geen finaal rapport of conclusie. Na het alternatievenonderzoek en de beslissingen over de gekozen variant dient het vergunningstraject nog te worden doorlopen. Vervolgens zal er een ontwerp- en uitvoeringsfase volgen.

In het huidige stadium kunnen moeilijk uitspraken worden gedaan over de precieze timing. Eerst dient immers nog het variantenonderzoek te worden doorlopen en er is ook het procedurele verloop. Daarna zal er meer duidelijkheid kunnen worden gegeven over de vooropgestelde kalender.

Mevrouw Verhaert, de impact van de werken voor de opbouw van de nieuwe spoortracés en kunstwerken ten oosten van de bestaande spoorlijn op het treinverkeer blijft beperkt tot meerdere spooronderbrekingen tijdens de weekends. De omschakeling van de oude tracés naar de nieuwe tracés is gepland in meerdere opeenvolgende weekends van half oktober tot eind november 2023, met onder andere een spooronderbreking van vier dagen. Zoals gebruikelijk zal er steeds in een vervangende busdienst worden voorzien gedurende de gehele periode van de lijnonderbrekingen.

Voor de omschakeling van de oude naar de nieuwe tracés werd er een fasering uitgewerkt met over een zeer beperkte afstand een bediening op een enkel spoor, meer bepaald ter hoogte van de inrit van het station van Herentals, gedurende ongeveer anderhalve maand. De impact op het reizigers- en goederenverkeer zal hierdoor minimaal zijn. De spooronderbrekingen zullen beperkt zijn in de tijd. De omschakelingswerken houden een zeer zware belasting van de middelen in, die bij voorkeur niet extra worden belast voor het welslagen van de korte omschakelingen. Onderhoudstaken worden in de mate van het mogelijke gelijktijdig uitgevoerd, wat een goede manier van werken is.

07.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de hinder voor de reiziger is inderdaad beperkt.

Vervangbussen zijn zeker niet optimaal, maar ik begrijp uiteraard dat ze nodig zijn.

Ik stelde mijn vraag omdat Infrabel signaleert dat het de eerste twee jaar geen werken zal kunnen uitvoeren door de buitendienststelling, terwijl we volop bezig zijn met een belangrijk gesubsidieerd project in de buurt van de school en het station iets voor de spoorwegbrug met de aanleg van een belangrijke weg door onze gemeente, de deelgemeente Bouwel van de gemeente Grobbendonk met nieuwe, volwaardige fietspaden.

Ik betreur dat antwoord. Dat is nog maar eens een project waarin wij het vervoer voor de *last mile* erg stimuleren, en Infrabel alweer de vertragende factor is, nu al meer dan twee jaar. We prediken hier heel vaak dat we naar een *modal shift* willen, waarin we de *last mile* met de fiets afleggen. De gemeente doet daarvoor de nodige investeringen en heeft in de afgelopen drie jaar enorm ingezet op het project. Dan krijgen we die reactie op een vergadering met Infrabel. Dat betreur ik enorm. Ik hoop dat u dat ook doet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Artikel 69 van het KB van 23 maart 1998" (55027680C)

08 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'article 69 de l'arrêté royal du 23 mars 1998" (55027680C)

08.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik wil verwijzen naar de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag.

Artikel 69 §4 van het Koninklijk Besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs stelt dat "het openbaar ministerie uiterlijk de vijfde dag volgend op de datum van de kennisgeving die aan de veroordeelde overeenkomstig artikel 40 van de wet werd gedaan, of de dag volgend op deze waarop het verval wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid ingaat, de volgende gegevens meedeelt aan de federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer:

de beslissing waarbij het verval wordt uitgesproken, de duur, de reden met inbegrip van de categorie van het voertuig waarmee de overtreding werd begaan, desgevallend of het verval beperkt is tot de weekends en feestdagen, en desgevallend de categorieën waarvoor het verval van toepassing is;

de examens of onderzoeken die desgevallend ondergaan moeten worden krachtens artikel 38 van de wet."

Via het MACH-programma worden deze gegevens overgemaakt aan de gemeente en de politiezone in de woonplaats van de betrokkene. De lokale besturen zijn ertoe gebonden een inlichtingenfiche op te maken om overzicht te hebben van de historiek in verband met veroordelingen wat betreft het rijbewijs. Deze gegevens zijn evenwel allemaal te vinden in het MERCURIUS-programma, dat door de gemeentebesturen geraadpleegd kan worden. Er is dus sprake van dubbel werk en administratieve overlast.

Ziet de minister mogelijkheden om deze verplichting voortvloeiend uit artikel 69 §4 van het Koninklijk Besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs te wijzigen, zodanig dat lokale besturen geen aparte inlichtingenfiche meer moeten opmaken naast gegevens die beschikbaar zijn binnen de MERCURIUS-databank?

Zijn er bepaalde voordelen aan deze verplichting verbonden, die er toch voor pleiten deze te behouden? Zo ja, welke zijn deze?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, naar aanleiding van uw vraag laat de FOD Mobiliteit mij het volgende weten.

Overeenkomstig artikel 23 van de wegverkeerswet kan slechts een rijbewijs worden uitgereikt "indien de aanvrager niet vervallen is van het recht tot sturen" en, desgevallend, "voldaan heeft aan de herstelmaatregelen die door de strafrechter zijn opgelegd." De gemeente dient bij de verwerking van rijbewijsaanvragen na te gaan of aan die voorwaarden is voldaan. In het overgrote deel van de gevallen kan ze daarbij vertrouwen op de gegevens die vanuit MaCH, de dossierbeheerapplicatie van de FOD Justitie, beschikbaar zijn in Mercurius. Er zijn evenwel situaties waarin die gegevens onvolledig zijn. Bovendien wordt in samenwerking met de FOD Justitie nog volop gewerkt aan de beschikbaarheid van de gegevens inzake de herstelmaatregelen, de theoretische en praktische herstelexamens en de medische en psychologische herstelonderzoeken.

Tegenwoordig vraagt de FOD Mobiliteit de gemeenten enkel nog die gevallen die niet beschikbaar zijn in Mercurius vanuit MaCH, op te nemen in de inlichtingenfiche. Het spreekt voor zich dat we, wanneer de foutmarge minimaal wordt, in de toekomst de papieren kennisgevingen volledig kunnen afschaffen, en bij uitbreiding het bijhouden van een inlichtingenfiche in de gemeente. Daar werkt de FOD Mobiliteit op dit moment samen met de FOD Justitie aan, om de administratieve lasten voor de gemeenten verder te verlichten. Ik hoop dat u daar als burgemeester blij mee zult zijn.

08.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Dank u wel, mijnheer de minister. Als burgemeester ben ik inderdaad blij met uw antwoord. Hopelijk boeken we hierin snel vooruitgang, om ook daar de administratieve lasten voor onze diensten te verminderen.

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

09 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur l'axe 3 et la limitation des horaires" (55027685C)

09 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken op as 3 en de beperktere dienstregeling" (55027685C)

09.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'ai une petite question personnelle: après la séance plénière de jeudi et si celle-ci se termine après 20 h 00 ou 21 h 00, pourrais-je rentrer chez moi en train? Je plaisante...

Comme tous les navetteurs namurois et surtout luxembourgeois vers Bruxelles, je me suis réjoui de votre annonce de travaux de réfection et d'amélioration des ligne 161 et 162 entre Bruxelles et Luxembourg. Le budget qui y est alloué et les fonds européens obtenus pour accélérer la modernisation de cet axe 3 sont la preuve de votre investissement dans ce vaste chantier et un gage, je l'espère, d'accélération des travaux.

Cependant, et sans doute pour accélérer encore ceux-ci par du travail de nuit sur les rails, les horaires de soirée entre Bruxelles et la province de Luxembourg ont été considérablement réduits, à tel point que le dernier train part à 20 h 38 de Bruxelles-Central à destination de Marche en Famenne, voire à 19 h 38 si le voyageur veut rejoindre le sud de la province. Ni le navetteur ni le voyageur occasionnel ne peuvent, dans ces conditions, envisager une réunion tardive et encore moins un repas avant de rentrer chez eux.

L'effort est compréhensible sur une durée limitée, mais pourrait, à la longue, décourager certains utilisateurs du train dans leurs déplacements.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire le point sur l'avancée des travaux sur l'axe 3 et estimer leur date de fin? Confirmez-vous que les trains de soirée entre Bruxelles et la province de Luxembourg ont été supprimés pour élargir le temps de travail de nuit sur les voies, en vue d'accélérer les travaux? Selon vos informations, ce temps de travail en début de soirée est-il utilisé à bon escient et permet-il une bonne avancée des travaux? À défaut, serait-il envisageable de réintroduire, dès à présent, des trains plus tardifs en soirée sur cet axe? Confirmez-vous, enfin, qu'à l'issue des travaux, les horaires de soirée seront réintroduits dans l'offre de la SNCB sur l'axe 3? À quelle heure partira alors le dernier train au départ de Bruxelles vers le sud du pays?

09.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, je vous remercie parce que ces questions me sont régulièrement posées et qu'il est nécessaire de faire de la pédagogie à ce sujet. Par ailleurs, j'ai de bonnes nouvelles pour vous et c'est d'ailleurs la même ligne que j'utilise pour rentrer chez moi, mais je descends à Namur pendant que vous continuez vers les belles destinations du sud de notre pays.

Effectivement, la modernisation de l'axe 3 est un élément essentiel de la politique du gouvernement fédéral sous mon impulsion. Ainsi, sur les 250 millions d'euros dégagés pour le rail par le gouvernement fédéral dans le cadre du plan de transition 2030, 42 millions sont alloués à la poursuite de la modernisation du rail entre Bruxelles et Luxembourg.

Ces moyens supplémentaires s'ajoutent à ceux qui avaient déjà été engagés pour l'axe 3 dans le cadre du Plan Boost, financé par un budget européen. Grâce à ces moyens supplémentaires, les travaux

d'investissement prévus seront accélérés afin que la liaison ferroviaire modernisée soit déployée le plus rapidement possible. Je ne souhaite pas annoncer de date qui ne serait pas fiable, mais sachez que je mets tout en œuvre pour que cela soit fait le plus rapidement possible, en gardant à l'esprit qu'un projet d'une telle ampleur nécessite inévitablement des délais importants. En effet, si l'on veut laisser circuler les trains, les travaux ne peuvent être exécutés simultanément en différents endroits de la ligne. Je présume que, pas plus que moi, vous ne souhaitiez que cette ligne soit interrompue de façon permanente pour une longue période - comme nous avons pu le faire en d'autres zones du réseau. Cette ligne est en effet trop importante sur le plan international pour être interrompue, ne serait-ce que quinze jours ou un mois - délai qui serait, de toute façon, insuffisant pour achever des travaux d'une telle ampleur.

Dans le cadre de l'organisation de ces chantiers sur les axes Bruxelles-Ottignies et Namur-Arlon, Infrabel travaille en effet selon le principe de coupure de nuit élargi. Cette méthode qui lui permet d'exécuter des travaux n'autorise malheureusement plus la circulation de trains sur les voies durant les nuits concernées, et ce, dans les deux sens. C'est handicapant pour les voyageurs qui doivent repartir de Bruxelles, comme cela m'arrive très régulièrement, tout comme vous en tant que députés qui ne peuvent pas compter sur des trains très tardifs. Ce handicap est cependant temporaire et se justifie par des travaux sur la ligne.

Toutefois, et c'est une bonne nouvelle, étant donné qu'Infrabel achèvera cet été les travaux en vue du basculement de 3 kV vers 25 kV, certaines phases de travaux nocturnes se termineront également sur cet axe. Dès lors, la SNCB pourra adapter, dès le 5 septembre prochain - à la rentrée parlementaire -, son offre ferroviaire pour les trains suivants.

L'IC 2120, circulant actuellement entre Bruxelles-Midi (20 h 33) et Rochefort-Jemelle (22 h 27), sera prolongé avec arrêt à Libramont à 22 h 49, Marbehan à 23 h 09, Arlon à 23 h 22, jusqu'à Luxembourg à 23 h 50. L'IC 2121 circulant entre Bruxelles-Midi (21 h 33) et Ciney (23 h 05), sera prolongé avec arrêt à Marloie à 23 h 21 vers Rochefort-Jemelle à 23 h 27 - soyons précis, c'est important pour l'avenir de la province de Luxembourg. L'IC 2144, circulant actuellement de Luxembourg, avec départ à 20 h 10, vers Marloie, arrivée à 22 h 37, sera prolongé vers Namur, avec une arrivée à 23 h 14 et arrêt intermédiaire à Ciney à 22 h 54. L'IC 2126 circulant de Ciney, départ à 05 h 02, vers Bruxelles-Midi, arrivée à 06 h 29, circulera à nouveau depuis Rochefort-Jemelle à 04 h 39, avec arrêt à Marloie à 04 h 44, pour les lève-tôt. Par ailleurs, le train P 7672 Rochefort-Jemelle, à 04 h 49, jusque Libramont, à 05 h 16, avec arrêt à Forrières, Grupont et Poix-Saint-Hubert, circulera à nouveau. Celui-ci permet une correspondance à Libramont sur le L 5855 en direction de Marbehan et Arlon.

Dans les faits, à partir du 5 septembre, l'ensemble des trains circuleront à nouveau normalement, à l'exception de l'IC 2122, qui démarre de Bruxelles à 22 h 33 et qui sera toujours limité à Ciney à 00 h 05, pendant que les travaux se poursuivent. Il sera ensuite effectivement remis normalement en service.

Voilà de bonnes nouvelles, je pense, qui réjouiront les navetteurs quotidiens, soit matinaux, soit tardifs, de la belle province de Luxembourg, dont vous faites partie. Vous pouvez constater que les travaux avancent bien. J'accorde une grande importance à ce dossier, pour lequel j'ai déjà, avec le gouvernement, dégagé des montants considérables, et je compte continuer à le faire. Mais on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs et, pour circuler régulièrement sur cette ligne, vous constatez comme moi que ces travaux sont d'ampleur et que, chaque nuit, les ouvriers d'Infrabel et des autres sociétés travaillent dur, dans des circonstances parfois difficiles, pour améliorer la mobilité et mettre, dans le meilleur des cas, Bruxelles à deux heures de Luxembourg par train.

09.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Merci pour votre réponse, monsieur le ministre. Même si des questions vous sont régulièrement posées sur ce sujet, je ne regrette pas de l'avoir fait. Merci pour ces bonnes nouvelles à court terme. Je pourrai donc partir en vacances cet été sans arrière-pensée puisque vous m'annoncez que, dès le 5 septembre déjà, de larges améliorations sont prévues tant en termes d'horaires que de correspondances.

Vous savez, monsieur le ministre, comme j'apprécie votre travail, ainsi que cet axe 3 Bruxelles-Luxembourg. Ces travaux qui sont menés en vue d'une nette amélioration, je ne les regrette toujours pas malgré les contraintes qu'ils occasionnent.

Monsieur le ministre, qui aime bien châtie bien et je continuerai à vous ennuyer avec cette ligne jusqu'à ce qu'elle soit accessible jour et nuit, deux à trois fois par heure, avec un wagon bar, restaurant ou cinéma.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS" (55027786C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS" (55027836C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het budget voor de spoorwegen voor de volgende tien jaar" (55028585C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het financiële kader van de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel" (55028703C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van de Spoorvisie 2040" (55029228C)

10 **Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat de gestion entre l'État et la SNCB" (55027786C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion de la SNCB" (55027836C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le budget du rail pour les dix prochaines années" (55028585C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cadre financier des contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel" (55028703C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement de la Vision Rail 2040" (55029228C)

10.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, deze vraag werd ingediend voor de besprekingen van een week geleden, maar ik wil ze toch nog stellen, omdat heel wat zaken niet werden opgehelderd.

Hoe zit het nu met het schema en het verloop van de besprekingen? U hebt de Kamerleden beloofd dat zij inspraak zouden krijgen in die beheersovereenkomst. Hoe ziet u dat eigenlijk? Ik heb eerder al gevraagd hoe het zit met de teksten. De parlementsleden hebben de beheersovereenkomst nog steeds niet gekregen, wat ik toch straf vind. Komt er hierover een publiek debat? Indien ja, wanneer?

Kregen de sociale partners al inzage in de teksten? Indien ja, wat was hun reactie? Is het nog mogelijk om die teksten aan te passen? Ik denk bijvoorbeeld aan het idee dat door een van uw coalitiepartners werd geopperd, over gratis openbaar vervoer. Zal dat erin zitten?

Wat moet er voor u zeker in de nieuwe beheersovereenkomst zitten? Ik heb eerder ook een vraag gesteld over de problematiek van de tariefautonomie. Hoe ziet u dat verder?

10.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, een week nadat de federale regering goedkeuring gaf aan de Spoorvisie 2040 stemde de raad van bestuur van de NMBS in met de compromistekst van de nieuw af te sluiten beheersovereenkomst. Naderhand gebeurde dat ook bij Infrabel.

De overeenkomst van 10 jaar met de NMBS zou moeten leiden tot een toename van het aantal treinritten met 10 % en een groei van het aantal treinreizigers met 30 %. Bijkomend zou er sprake zijn van een verbetering van de klantenervaring, een ambitieus en realistisch prestatietraject en zelfs van een afbouw van de NMBS-schuld. Het budgettaire luik van de plannen ontbreekt echter.

De Inspectie van Financiën was heel kritisch over de Spoorvisie 2040 en wees erop dat uw plannen zouden botsen op budgettaire beperkingen. Kunt u duiding geven over de budgettaire impact van de Spoorvisie 2040? Op welke basis heeft de federale regering goedkeuring gegeven aan de Spoorvisie 2040, zonder de financieel budgettaire onderbouw te kennen? Ik stel dezelfde vraag voor de beide spoorbedrijven. Op welke basis hebben zij de ontwerp teksten van de beheersovereenkomst goedgekeurd zonder de financiële onderbouw te kennen?

Tegen wanneer zal de bevoegde Kamercommissie in het bezit worden gesteld van de door de raad van

bestuur van de NMBS en Infrabel goedgekeurde compromisteksten? Zult u het rapport van de Inspectie van Financiën ter beschikking stellen van de leden van deze commissie? Wat vindt u van de kritiek van de Inspectie van Financiën?

10.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, ce n'est une surprise pour personne, le fait d'avoir des ambitions pour le rail à la hauteur des enjeux climatiques a un coût. Faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité belge n'est pas gratuit. Ce qui est nouveau, c'est que nous connaissons désormais le prix: 3,4 milliards en plus pour les dix prochaines années selon la SNCB et Infrabel.

L'exercice auquel se sont adonnées les deux entreprises publiques est remarquable: d'une part, parce qu'il est commun et qu'il offre une cohérence globale et d'autre part, parce qu'il engage la responsabilité des entreprises. Certes, elles ne demandent pas moins, mais elles ne demandent pas plus.

Évidemment, les premiers qui sont face à leurs responsabilités sont les décideurs politiques. Nous savons désormais ce qui est attendu de nous. Or le temps industriel du secteur ferroviaire n'est pas celui du rythme des élections politiques.

Monsieur le ministre, quelles suites allez vous donner à la présentation des CEO d'Infrabel et de la SNCB? Va-t-elle avoir un impact dès la constitution du prochain budget?

Comment assurer un financement continu, stable et suffisant pour le rail en Belgique pour les dix prochaines années, au-delà des échéances politiques?

10.04 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik verwijs graag naar onze uitgebreide gedachteswisseling van 15 juni over het nieuwe openbaredienstcontract met de NMBS en het performantiecontract met Infrabel, waarbij de verschillende vragen aan bod kwamen. De besprekingen op regeringsniveau worden voortgezet. Het doel blijft beide contracten in het najaar goed te keuren en te ondertekenen, met een inwerkingtreding op 1 januari 2023.

Le volet budgétaire des futurs contrats est en cours de discussion au sein du gouvernement. On a effectivement besoin d'un budget, comme le relève très justement l'Inspection des finances à propos de la Vision 2040 qui n'était pas un document budgétaire, mais un document d'inspiration et de vision. Connaître le cadre budgétaire pour les dix prochaines années est nécessaire pour finaliser les négociations d'ici la fin de l'année.

Les entreprises publiques ont communiqué leur évaluation des moyens supplémentaires nécessaires pour atteindre les objectifs qui leur ont été fixés par le gouvernement et ont donné un chiffre qui est désormais public de 3,4 milliards d'euros.

Comme je l'ai dit en commission le 15 juin dernier, je demande davantage pour faire rouler encore plus de trains- kilomètres que ceux proposés par la SNCB et pour aller plus vite en matière d'accessibilité. Il s'agit de deux priorités, y compris du Parlement.

Twee weken geleden heb ik hier gezegd dat ik naar de commissie zou komen als de beide contracten zijn ondertekend. U weet dat ik veel belang hecht aan het betrekken van het Parlement. Dat zal ik zeker doen voor dit zeer belangrijke dossier.

Je voudrais rappeler que le débat public que nous avons eu le 15 juin 2022 est une première. Jamais auparavant, un ministre en charge des Entreprises publiques, de la Mobilité ou de l'Infrastructure n'était venu devant le Parlement pour présenter les projets de contrats qui lui avaient été transmis par les comités de direction des entreprises publiques ferroviaires. Je l'ai fait en toute transparence en permettant aux députés de poser toutes les questions qu'ils souhaitaient poser. Il y aura un rapport parlementaire de ces travaux. Je pense que c'est une bonne chose en démocratie.

De même, je suis en dialogue régulier avec les partenaires sociaux qui sont bien informés de ce qui est en train de se passer: d'abord, la Vision 2040; puis, les projets de contrats; ensuite, une décision du gouvernement quant au cadre budgétaire pour les dix prochaines années; ensuite, la finalisation des négociations en vue d'aboutir pour la fin de l'année à des contrats (un contrat de service public pour la SNCB, un contrat de performance pour Infrabel) et des adaptations qui seront faites d'ici à la signature de ces contrats en fonction des différentes consultations qui seront menées, y compris en fonction des

suggestions qui ont été émises par le Parlement. Tout cela est d'une logique, me semble-t-il, implacable.

Effectivement, des moyens supplémentaires seront nécessaires. C'est conforme à ce qui figure dans l'accord de gouvernement. C'est conforme aux ambitions que nous avons pour le train demain. Une négociation doit encore avoir lieu sur la hauteur de ces moyens, sur leur répartition dans le temps. Mais mon ambition, conformément à l'accord de gouvernement et avec l'accord de mes collègues, est de donner de la visibilité aux deux entreprises quant aux moyens dont elles pourront disposer pour les dix prochaines années. C'est la manière la plus efficace de travailler. C'est un dossier qui mûrit, petit à petit, lentement mais sûrement, et qui pourra aboutir dans le courant du deuxième semestre 2022, ce que j'attends, comme vous, avec beaucoup d'impatience.

10.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u spreekt over transparantie en democratie. De PVDA heeft die beheersovereenkomst echter nog niet gezien. Dat is toch niet oké? Hoe wilt u dat wij die serieus kunnen bestuderen? Het is namelijk – hoop ik – toch de bedoeling dat wij nog voorstellen kunnen doen en ideeën kunnen lanceren? Ik weet dat de N-VA als oppositiepartij wel al over de tekst beschikt. Ik weet dus niet of het enkel de PVDA is die de teksten nog niet heeft.

Ik vind het in elk geval niet kunnen. U, als democraat, predikt immers altijd over de nieuwe politieke cultuur. Het is echter een belangrijk dossier, want het gaat over een periode van tien jaar en over de toekomst van de NMBS, van Infrabel en van goed openbaar vervoer. Wij hebben dus het recht om de teksten te krijgen en te bestuderen, zodat we nog voorstellen kunnen doen in het Parlement.

Ten tweede was er tijdens het gevoerde debat zelfs geen video. De mensen konden het niet eens volgen. Dat is niet uw schuld, maar, laten we eerlijk zijn, het was toch een beperkt debat.

We blijven er dus op hameren dat we de teksten moeten krijgen en moeten kunnen bestuderen. Dat is een democratisch recht!

10.06 Minister Georges Gilkinet: Ik heb de zaal inderdaad niet zelf gekozen en ik was ook een beetje ontgoocheld dat het debat in zaal Pater Damiaan plaatsvond, zonder camera's. Ik vind het namelijk belangrijk om zo'n debat publiek te houden. Er zal echter een verslag opgesteld worden door de diensten van de Kamer en ik weet dat ze dat zeer goed en zeer precies doen. De inhoud zal dus toch publiek worden gemaakt en dat is belangrijk.

U kunt echter ook naar het verleden kijken. U zult zien dat er nog nooit zo'n transparantie als nu geweest is.

10.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er is geen transparantie als we de teksten niet hebben, mijnheer de minister. Wat is dat nu weer! Maar goed, ik zal erover zwijgen.

10.08 Frank Troosters (VB): Ik sluit me aan bij wat de vorige spreekster heeft gezegd. U hebt het dus over een uitgebreide gedachtewisseling. We zaten evenwel gewoon in de zaal aandachtig te kijken naar een PowerPoint, waarvan de nieuwswaarde voor mij echter bijzonder klein was. Wat mij betreft, was het een opwarming en herhaling van de eerder geuite ambities en doelstellingen. Er zat immers niet nieuws in.

We hebben de finale tekst ook niet gekregen. We moeten dus van gedachten wisselen over een tekst die we niet hebben. Ik vind het ook niet kunnen dat sommige partijen die wel krijgen. Zelfs partijen buiten het Parlement, zoals de pers, krijgen hem te zien. Sommige partijen rekenen dus op een gunstige wind en andere partijen hebben hem niet. Dat komt het debat niet ten goede en betekent eigenlijk dat men geen debat heeft.

U zegt dat u zult terugkomen na de ondertekening, dus dat betekent dat u eigenlijk geen debat wilt. Het is dan al ondertekend en dus een voldongen feit. Een debat voeren betekent: op voorhand de tekst geven, zodat er input kan gegeven worden, met voorstellen en wijzigingen, vervolgens van gedachten wisselen, eventueel met applaus voor de goede zaken...

Dat gebeurt evenwel allemaal niet, want u komt pas na de ondertekening terug. De facto is er dus geen debat. Dat staat totaal in contrast met de grote woorden over transparantie en een nieuwe manier van politiek voeren bij de start van de vivaldiregering. In de praktijk komt daar niets van in huis.

Ik vraag me ook af op welke basis de raden van bestuur van de spoorbedrijven daar hun goedkeuring aan hebben gegeven, als ze geen zicht hebben op de budgettaire onderbouw, maar dat zal in de toekomst hopelijk wel duidelijk worden.

10.09 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

En tant que jeune femme et jeune mandataire éco-socialiste, je sais à quel point les enjeux du rail de demain sont importants, notamment en ce qui concerne sa modernisation et la pérennisation de ses emplois. Je partage votre attachement à une vision politique à long terme. Je vous réinterrogerai dès lors ultérieurement sur l'évolution de ce budget.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ontsluiting van de haven van Antwerpen wat het goederenvervoer betreft" (55027837C)**

11 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le désenclavement du port d'Anvers au niveau du transport de marchandises" (55027837C)**

11.01 **Frank Troosters** (VB): *In het kader van haar programma Connecting Europe Facility heeft de Europese Commissie 5,2 miljoen euro steun toegekend voor de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur van de Montzenbundel bij Luik. Het is de bedoeling op die manier treinen van 740 meter lang te kunnen ontvangen.*

De Montzenroute is een belangrijke en strategische route voor het ontsluiten van de haven van Antwerpen richting Duitsland, Polen en andere Baltische staten.

Zal de minister nog andere maatregelen nemen om de haven van Antwerpen meer en vlottere toekomstige ontsluitingsmogelijkheden te bieden?

Zo neen, waarom niet? Acht de minister dit niet nodig? Onderschrijft de minister de stelling dat de ontsluiting van de haven van Antwerpen naar bovenvermelde regio's via de Montzenroute een omweg is en dus een verspilling van geld en energie betekent?

Zo ja, welke zullen die maatregelen zijn? Op welke termijn zullen ze gerealiseerd worden? Wat is de stand van zaken? Welke budgetten zijn hier specifiek voor voorzien? Maakt het realiseren van nieuwe grensoverschrijdende verbindingen deel uit van deze maatregelen?

11.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Troosters, ik hecht enorm veel belang aan de ontsluiting van de Antwerpse haven. Gisteren was ik daar nog op bezoek. De haven is als belangrijke economische speler voor mij namelijk een keypartner om mijn ambities en die van de voltallige regering voor het goederenvervoer per spoor te bereiken. Er worden dan ook verschillende maatregelen genomen voor een vlottere toekomstige ontsluiting van de haven.

Zo werkt Infrabel aan een oefening met als doel het bepalen van een langetermijnvisie op de architectuur van het spoornet gebaseerd op de verwachte en de geambieerde evolutie van de vraag naar rijpaden. Op basis van die gegevens heeft Infrabel een aantal bottlenecks op het spoorwegnet gedefinieerd. Die bottlenecks zullen nu worden bestudeerd om oplossingen te identificeren. Het capaciteitsaanbod zal het resultaat zijn van de combinatie van de manier waarop het verkeer wordt georganiseerd, afhankelijk van de vraag van de kandidaten, de evolutie van de systemen en de processen. Daarnaast loopt er een studie met betrekking tot een tweede spoorontsluiting van de haven, namelijk het project Oude Landen.

Ten slotte wordt het 3RX-tracé, dat de haven via Mol en Hamont in België en Roermond en Venlo in Nederland met Duitsland verbindt, door de FOD Mobiliteit als alternatief voor de huidige Montzenroute onderzocht. Die studie maakt deel uit van discussies met de Nederlandse en Duitse overheden. Infrabel van zijn kant heeft de elektrificatie van lijn 19 tussen Mol en Hamont al voltooid. Tevens is er op die spoorlijn in het strategisch meerjareninvesteringsplan budget voorzien voor de gefaseerde aanleg van een tweede spoor tussen Balen-Werkplaats en Neerpelt.

Infrabel heeft ook de elektrificatie van lijn 21C afgerond en is bezig met de elektrificatie, inclusief de ophoging van een aantal bruggen, van lijn 15 tussen Mol en Hasselt. Dat zijn feitelijke investeringen in

werken op het spoor. De spoorverlengingswerken in Montzen maken deel uit van een algemener programma om de sporen tot 750 meter te verlengen. De aanleg van die sporen zorgt ervoor dat lange treinen zonder beperking zullen kunnen rijden.

11.03 Frank Troosters (VB): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

12 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De perronverhoging in het station Waregem" (55027839C)

12 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Waregem" (55027839C)

12.01 Frank Troosters (VB): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, alhoewel voorzien in de planning van 2022 zal de NMBS de perrons in het station van Waregem dit jaar niet meer verhogen. Het verhogen van de toegankelijkheid van de stations en treinen was nochtans een belangrijke ambitie van de minister van mobiliteit. Het uitstellen of afvoeren van de geplande werken in het station van Waregem betekenen dus niet alleen een streep door de rekening van de minister maar ook een streep door de rekening van de personen met een verminderde mobiliteit die gebruik maken van het station in Waregem.*

*Betreft het schrappen van de geplande perronverhoging in het station van Waregem in 2022 een uitstel of een afstel? Zal de verhoging op een later tijdstip uitgevoerd worden? Zo ja, wanneer?
Wat is de reden voor het niet uitvoeren van de voor 2022 geplande perronverhoging in het station van Waregem?*

12.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, de verhoging van de toegankelijkheid van onze Belgische stations is een van mijn beleidsprioriteiten. De toegankelijkheid zal een belangrijk onderdeel zijn van de nieuwe overeenkomsten die wij afsluiten met de NMBS en met Infrabel. De NMBS heeft daartoe doelstellingen vastgesteld in haar plan voor autonoom toegankelijke stations. Het gaat voornamelijk om de verhoging van de perrons en de vernieuwing van de perronuitrusting.

Momenteel lopen de financieringsonderhandelingen, zoals u weet. De kosten voor het verhogen van een perron zijn ongeveer 1 miljoen euro. Dit zijn de gemiddelde kosten voor de NMBS en Infrabel samen, ze bevatten bijvoorbeeld het vervangen van de draagconstructie, het verhogen van de trappen en hellingen, de nieuwe vloer en de aanpassing van kabels en perronmeubilair.

De perronverhoging met nieuwe trappen en liften in Waregem is helaas uitgesteld, maar de NMBS en Infrabel doen er alles aan om de werkzaamheden zo snel mogelijk aan te vatten.

12.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zegt dat men er alles aan zal doen om de werken in Waregem zo snel mogelijk uit te voeren. Ik leid daaruit af dat het niet over afstel gaat maar over uitstel. De reden had ik ook gevraagd, maar die hoor ik niet.

Er worden inderdaad veel doelstellingen vastgesteld in verband met het verhogen van de perrons en de toegankelijkheid van de stations en de treinen, wat natuurlijk zeer goed is. Doelstellingen vaststellen is één zaak, ze realiseren is natuurlijk nog veel belangrijker. Wij werden daarop voorbij week nog eens gewezen, toen wij het memorandum voor de spoorwegen ontvingen van de vzw's Dito en KVG. Daarin wordt nog eens benadrukt hoe belangrijk het verhogen van de perrons en de toegankelijkheid van de treinen is.

De doelstelling is één zaak, ik hoop dat het accent vooral zal worden gelegd op de realisering ervan. Ik hoop dat het in orde komt in Waregem, net als in vele andere stations.

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

13 Questions jointes de

- **Thierry Warmoes à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Namur" (55027972C)**

- **Thierry Warmoes à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Namur et la**

passerelle d'Herbatte à Namur" (55028456C)

13 Samengevoegde vragen van

- Thierry Warmoes aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Namen" (55027972C)

- Thierry Warmoes aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Namen en de loopbrug van Herbatte te Namen" (55028456C)

13.01 Thierry Warmoes (PVDA-PTB): Monsieur le président, monsieur le ministre, il s'agit ici de deux questions qui ont été jointes, mais qui concernent des sujets distincts.

Monsieur le ministre, vous connaissez bien la gare de Namur puisque je vous y ai déjà croisé sur les quais avant que vous ne deveniez ministre. J'ose, d'ailleurs, espérer que vous prenez toujours le train.

Après des années de chantier, les travaux à la gare de Namur touchent à leur fin. Pour rappel, il s'agit d'aménager sur la dalle de la gare, au niveau +2, une gare des bus pour les lignes péri-urbaines du TEC. Il s'agit également de réaliser, au niveau +1, la finition de la gare SNCB elle-même.

Monsieur le ministre, quel est le calendrier d'achèvement des travaux à la gare de Namur? Quand la gare des bus TEC sera-t-elle opérationnelle? Quel est le coût total des travaux? Quels arrangements financiers ont-ils été convenus avec l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW), le Service public de Wallonie (SPW) ou d'autres organismes de la Région wallonne? Quelle est la part à charge de la SNCB et du fédéral dans le coût de ces travaux?

La surface accessible de la gare, y compris les espaces TEC, va considérablement augmenter. Or, pas plus tard qu'hier, lors du conseil communal, on a une fois de plus insisté sur le fait que le quartier de la gare est une zone d'insécurité. Comment la sécurité pourra-t-elle y être garantie? Les équipes de Securail vont-elles être renforcées? Existe-t-il des accords avec la zone de police de Namur-Capitale?

Une fois la gare des bus opérationnelle, les bus péri-urbains du TEC monteront via une rampe sur la dalle de la gare (niveau +2) pour y déposer et prendre leurs passagers, et, ensuite, redescendre au niveau des voiries au sol. Quel est le dénivelé entre ces deux niveaux? Quel sera le bilan carbone et l'émission d'autres polluants découlant de ces montées et descentes successives? En effet, faire monter et descendre des bus n'est pas neutre en terme environnemental.

Enfin, a-t-on tenu compte des conditions hivernales (gel, verglas, neige, etc.) sur ces rampes d'accès lors de la conception de ces rampes?

Comme vous le savez certainement, Namur est coupé en deux par les lignes de chemins de fer. Les quartiers au Nord de la ville – Bomel, Herbatte et une partie de Saint-Servais – sont isolés de l'hypercentre administratif et commercial de la ville.

Cette passerelle d'Herbatte a été construite dès 2003 et est toujours propriété d'Infrabel. Elle reste néanmoins un gros point noir. Les ascenseurs de cette passerelle ont quasiment été directement hors d'usage. Elle est glissante en hiver et l'éclairage est défaillant.

Une convention a été signée entre la ville de Namur et Infrabel le 19 juillet 2018. Elle formule les obligations des uns et des autres pour remédier à cette situation, pour réparer et rendre l'endroit plus propre qu'il ne l'est aujourd'hui. Une première réunion aurait eu lieu en 2019 entre la ville, Infrabel et ORES, me dit-on du côté de la ville, pour envisager la réparation de l'éclairage, la réparation des ascenseurs, la mise en conformité des installations électriques et la remise en état de la passerelle au niveau du revêtement notamment. Un planning des échéances et des tâches ont été définis. C'était en 2019. Nous sommes maintenant en 2022.

On me dit, du côté de la ville, que l'étude d'ORES est terminée et qu'une armoire de comptage a été placée pour que la ville puisse reprendre les ascenseurs. Les ascenseurs auraient été remis en conformité. Cependant, ils ne sont pas encore en état de marche. Il faut savoir que c'est un obstacle infranchissable, sans les ascenseurs, pour les mamans avec des enfants, pour les cyclistes, pour les personnes âgées. C'est une passerelle relativement haute.

Dès lors, je voudrais savoir où en est la situation du côté d'Infrabel. Quel est le calendrier pour la remise en état complet de la passerelle? Quand les ascenseurs seront-ils remis en service, avec quelles garanties

pour un fonctionnement dans la durée?

13.02 Georges Gilkinet, ministre: Je vous confirme que je connais bien la gare de Namur et la fréquente autant que possible. Je me réjouis de voir que les travaux en cours avancent. Fin avril, j'ai d'ailleurs rencontré le Collège communal de la ville de Namur pour faire le point sur l'ensemble des dossiers de mobilité qui la concernent.

Les travaux en gare de Namur seront terminés pour la fin de cette année. La mise en service progressive de la gare des bus est en cours de planification par le TEC.

Les travaux qui consistent principalement à aménager la gare des bus au-dessus de la gare ferroviaire, ainsi que les accès pour s'y rendre, ont fait l'objet d'un financement forfaitaire de la Région wallonne. Sur la dalle ferroviaire, de nouveaux locaux ont été aménagés pour la police des chemins de fer, lui assurant ainsi une plus grande visibilité et de meilleures conditions de travail. Chaque partenaire contribue financièrement aux travaux d'aménagement le concernant. En parallèle des travaux à charge de la Région wallonne, la SNCB améliore l'accueil des voyageurs au niveau de son Travel Center. Le SPF Mobilité a consacré au projet un budget de 9 millions d'euros. Je laisse le TEC communiquer sur le budget le concernant.

La garantie de la sécurité dans la nouvelle gare des bus ne fait pas partie du périmètre de sécurité repris sous la responsabilité de Securail. Il appartient au TEC de répondre aux questions relatives à l'exploitation, au caractère durable et à la sécurité de la gare des bus. Je n'ai, toutefois, aucun doute que cette question fait partie intégrante de sa réflexion et de son travail.

S'agissant du bilan carbone de la montée de la rampe par les bus, il faut à mon sens envisager le bilan carbone de manière beaucoup plus large. À partir de l'année prochaine, la gare de Namur sera une gare multimodale exemplaire, qui permettra aux voyageurs de passer du bus au train de manière aisée et sécurisée, sans devoir attendre un ascenseur, sans avoir à traverser une rue. Cela rendra la gare de Namur encore plus attractive, tout comme ses services de mobilité combinés. C'est là qu'il faut trouver le bilan carbone positif des travaux réalisés. Le modèle des gares multimodales rendra nos transports en commun encore plus attractifs à l'avenir. En l'occurrence, la localisation de la gare des bus sur le toit de la gare ferroviaire se justifiait par la configuration propre à la ville de Namur. L'objectif de l'accord de gouvernement et des travaux que je mets en oeuvre en matière ferroviaire est de doubler la part modale du train dans tous les déplacements des Belges.

Concernant votre question sur la passerelle d'Herbatte, Infrabel me communique que la convention de 2018 à laquelle vous faites référence prévoit effectivement la reprise de la passerelle par la ville. Dans ce cadre, comme vous le mentionnez également, les obligations des différentes parties ont ensuite été précisées. Le gestionnaire d'infrastructures a bien mis en œuvre les différentes actions qui relèvent de ses prérogatives: la remise en état des ascenseurs avec la société OTIS, la mise en place d'un éclairage provisoire, la prise de contact avec ORES et le passage d'une commande auprès de ses services pour l'éclairage final. Infrabel a respecté les obligations qui lui étaient imposées par la convention et reste en attente d'une intervention d'ORES pour ce qui concerne l'éclairage. Ces travaux commandés n'ont malheureusement pas encore débuté mais le bon de commande a été signé.

Ces travaux à la gare de Namur sont dans la dernière ligne droite. Je continuerai de les suivre de près comme les travaux sur l'ensemble du territoire dans toutes les gares mais avec une attention particulière afin que les Namuroises et les Namurois disposent d'une gare accessible, fonctionnelle et multimodale. Je pense qu'on aura, en l'occurrence, quelque chose d'assez exemplaire, même si un budget était nécessaire, quoique bien moindre que des travaux à d'autres endroits du réseau et dans d'autres gares. Il y a aussi eu des désagréments pour les voyageurs. Je les ai moi-même subis mais je pense qu'il ne faudra plus que quelques mois pour constater la qualité et l'intérêt de ces réalisations et pouvoir en profiter pendant de nombreuses années en espérant voir de plus en plus de voyageurs et de navetteurs prendre le train en cette gare de Namur dans toutes les directions possibles.

13.03 Thierry Warmoes (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous avez dit fin de l'année mais vous n'avez pas précisé. Une date est-elle déjà prévue?

13.04 Georges Gilkinet, ministre: La fin de l'année, c'est le 31 décembre!

13.05 Thierry Warmoes (PVDA-PTB): Je sais! Bien entendu rendre la gare et l'intermodalité plus attractives est aussi un objectif auquel on peut souscrire.

Vous avez bien compris ma question: je suis un peu sceptique sur le fait de faire monter et descendre des bus. Ce n'est plus le cas maintenant, mais il y avait à l'époque le terrain qu'on appelait la Courgette, et l'ancien bâtiment de La Poste, à côté de la gare. À notre avis, il aurait été préférable d'ériger la gare des bus à cet endroit. Mais soit! Nous en sommes là maintenant!

Pour le reste, j'ai bien pris note des éléments que vous m'avez donnés. Ma collègue, Anouk Vandevoorde, au Parlement wallon, n'hésitera pas à poser les questions qui concernent le TEC dans cette enceinte.

Je reviendrai vers vous par rapport à la SNCB à Namur, puisque nous sommes entre Namurois. Je pense qu'il faudrait évaluer aussi, mais là je suis un peu hors sujet, si nous pouvons prévoir d'éventuels arrêts supplémentaires sur certaines lignes, comme sur la ligne Namur-Dinant, par exemple à Dave ou à Beez, pour avoir un réseau express namurois; mais on attend toujours le réseau express bruxellois. À l'occasion, je vous interrogerai à ce sujet.

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

14 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal ongevallen met elektrische wagens" (55027975C)

14 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre d'accidents impliquant des voitures électriques" (55027975C)

14.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, uit onderzoek van VTM Nieuws blijkt dat elektrische wagens in verhouding twee keer vaker betrokken zijn bij een ongeval met gewonden dan andere auto's. Die conclusie volgt na een analyse van meer dan 140.000 ongevallen in België tussen 2017 en 2020. Hoewel er ongetwijfeld bepaalde kanttekeningen bij het onderzoek te plaatsen zijn, is het toch opvallend dat de conclusie overeenstemt met eerder onderzoek uit Nederland.

Ten eerste, kan u de conclusie van dit onderzoek bevestigen?

Ten tweede, de Stichting Verkeerskunde dringt aan op verder onderzoek. Bent u bereid aan deze oproep gehoor te geven? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?

Ten derde, welke mogelijke verklaringen ziet u voor de oververtegenwoordiging van deze wagens in de ongevallenstatistieken?

14.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, ik kan bevestigen dat de berekening door VTM Nieuws, gebaseerd op twee gegevensbronnen van Statbel, correct is. Evenwel is niet duidelijk naar welk Nederlands onderzoek er wordt verwezen.

Vias maakt bij de conclusie van dit onderzoek wel twee kanttekeningen.

Ten eerste dienen de resultaten van de berekening te worden genuanceerd. Indien het ongevalsrisico voor elektrische wagens al hoger ligt, wat nader onderzoek vergt, kan dit mogelijk worden verklaard door externe factoren, bijvoorbeeld doordat elektrische wagens vaker als bedrijfswagen worden gebruikt. Bedrijfswagens zijn vaker omnium verzekerd, zodat de schade vermoedelijk vaker wordt aangegeven.

Ten tweede wordt in de studie van *VTM Nieuws* geen rekening gehouden met de afgelegde kilometers door wagens per type brandstof. Mogelijk worden er door elektrische wagens meer kilometers dan gemiddeld afgelegd, wat het hogere aantal letselongevallen kan verklaren. Zoals gezegd, dat zijn hypotheses.

Sinds vorig jaar bestudeert Vias de letselernst van personen betrokken bij letselongevallen, volgens de kenmerken van de betrokken voertuigen. Een eerste analyse geeft geen indicatie dat de ongevallen ernstiger zijn wanneer er een elektrische wagen bij betrokken is. Deze eerste analyse wordt dit jaar verfijnd door na te gaan in welke mate andere factoren die typisch zijn voor elektrische wagens, zoals een grotere massa en een groot aantal rijkhulpsystemen, een rol spelen in de verkeersveiligheid of -onveiligheid van dit

type wagen.

We zullen hierover dus ongetwijfeld later nog van gedachten wisselen, in deze commissie of op een ander forum.

14.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, 7 van de 1.000 benzine­wagens raken jaarlijks betrokken bij een ongeval met gewonden, 8,5 per 1.000 dieselwagens en 20 per 1.000 elektrische voertuigen. Dat zijn toch behoorlijke verschillen.

Ik wil aan de studie niet meer gewicht toekennen dan nodig. U bevestigt de resultaten van de studie en zegt zelf dat het onduidelijk is naar welke Nederlandse studie verwezen wordt, maar aangezien er daar blijkbaar wel zo'n studie bestaat die toch een aantal vergelijkbare conclusies oplevert, lijkt het mij goed dat een en ander nader onderzocht wordt. Ik hoor van u dat Vias dat al doet en ik neem aan dat ook u het verder zult opvolgen. Te gepasten tijde zullen we dit onderwerp dus zeker opnieuw bespreken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Incidenten op de trein Oostende-Brussel" (55028125C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende incidenten op de trein van en naar de Blaarmeersen in Gent" (55028126C)**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Incidenten op de treinen richting Brussel" (55028149C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Incidenten op de trein" (55029227C)**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het inperken van incidenten op treinen tijdens de zomer" (55029147C)**

15 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents survenus dans le train Ostende-Bruxelles" (55028125C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents persistants dans le train en provenance et vers les Blaarmeersen de Gand" (55028126C)**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents dans les trains en direction de Bruxelles" (55028149C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents à bord de trains" (55029227C)**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La limitation des incidents dans les trains durant l'été" (55029147C)**

15.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, sommige vragen zijn al enigszins gedateerd. Het gaat om incidenten op de trein Oostende-Brussel en over de Blaarmeersen in Gent. Ik focus even op mijn laatste vraag, aangezien dat de actueelste is.

Op zaterdag 25 juni werden twee mannen het slachtoffer van geweldpleging tijdens de treinrit van Gent-Sint-Pieters naar Waregem. Nadat er een dispuut ontstond met een groep van een tiental jongeren kregen de slachtoffers flink wat klappen te verwerken. Eén van hen werd zwaargewond, met een gebroken oogkas en een beschadigd oog, naar het ziekenhuis gebracht.

Bent u van oordeel dat het zoveelste feit van geweldpleging binnen het spoor­gebeuren de aantrekkelijkheid van de trein als vervoermiddel ten goede komt?

Zijn de daders van de feiten gekend? Zo ja, welke stappen worden er tegen hen ondernomen? Zo niet, zullen zij worden opgespoord? Zijn er getuigen en/of camerabeelden ter beschikking?

Beschikten de jongeren die de feiten pleegden over een geldig vervoerbewijs? Werd dit gecontroleerd door de treinbegeleider?

Werd de veiligheidsdienst Securail en/of de spoorwegpolitie en/of de lokale politie gealarmeerd?

Welke maatregelen zult u nemen om de veiligheid van het spoorpersoneel en de treinreizigers in de stations, op de perrons en in de treinen te garanderen?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, het spreekt voor zich dat dergelijk gedrag absoluut onaanvaardbaar is, omdat het niet alleen het treinverkeer verstoort maar ook leidt tot gevaarlijke situaties. Spoorlopen is namelijk erg risicovol. We hebben het tijdens de plenaire vergadering al over dit zeer jammerlijke incident gehad. De bestemming van de trein in kwestie, waarin de problemen zich op 22 mei voordeden was Luik, via Brussel. Er is een strafrechtelijk onderzoek aan de gang en in het kader van deze zaak zal de NMBS zich benadeelde partij verklaren.

Indien het openbaar ministerie de geïdentificeerde daders vervolgt, wordt de NMBS daadwerkelijk burgerlijke partij met het oog op de invordering van een schadevergoeding. Indien het parket beslist om de zaak te seponeren, zal de NMBS op basis van de elementen uit het strafdossier onderzoeken of er redenen zijn om op te treden door middel van een rechtstreekse dagvaarding of voor de burgerlijke rechtbank.

Voor elk geval van agressie wordt een klacht ingediend door het betrokken personeel. De NMBS verklaart zich benadeelde partij, zodat zij op de hoogte wordt gehouden van het resultaat van het strafrechtelijk onderzoek. Als het openbaar ministerie tot vervolging overgaat, wordt er altijd een civiele vordering ingesteld door HR Rail bij een als arbeidsongeval erkende aanval. Dat gebeurt door het personeelslid voor zijn persoonlijke schade en door de NMBS voor haar eigen schade ten gevolge van het incident.

Indien het parket beslist de zaak te seponeren, onderzoeken de NMBS en HR Rail op basis van de elementen uit het strafdossier of er redenen zijn om op te treden via een rechtstreekse dagvaarding of voor de burgerlijke rechtbank.

Tijdens het overleg met de burgemeester, de politie en hulpdiensten, en veiligheidsdiensten van de NMBS en De Lijn werden de verplaatsingen van burgers naar de Blaarmeersen via het openbaar vervoer besproken. Er zullen maatregelen worden genomen om dergelijke gevallen beter te op te volgen.

Het Security Operations Center (SOC) van de NMBS staat samen met de communicatie- en de informatiecentra van de hulp- en politiediensten in voor de permanente opvolging en monitoring van deze verplaatsingen gedurende de zomer.

15.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord geldt in principe voor de drie gevallen. Onaanvaardbaar, dat woord hoor ik heel vaak. Dat er een strafonderzoek gevoerd wordt, dat die mensen opgespoord worden, ik mag het maar hopen. Ik hoop ook dat ze inderdaad gedagvaard worden, als ze gepakt of geïdentificeerd worden, en dat ze keihard gestraft worden, dat ze keihard beboet worden.

Ik hoor ook graag – als het goed is, zeg ik het ook – dat er blijkbaar een algemeen overleg geweest is met andere diensten omtrent de problematiek in de Blaarmeersen. Ik heb ook gelezen dat er camera's zouden worden gehangen. Dat is een eerste stap in de goede richting. Er zal natuurlijk echter veel meer nodig zijn om de veiligheid op het spoor, in de stations en op de treinen te kunnen garanderen. Ik mag hopen dat daarvoor nog doortastend beleid zal volgen, dat ook effectief tot resultaten zal leiden.

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

16 **Samengevoegde vragen van**

- **Michael Freilich aan Petra De Sutter (VEM Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven) over "Het auditrapport van het Rekenhof over de concessie voor de uitreiking van nummerplaten door bpost" (55028133C)**
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De winstmarges van bpost op het vervaardigen van nummerplaten" (55028143C)**
- **Nathalie Dewulf aan Petra De Sutter (VEM Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven) over "De nummerplaten" (55028145C)**
- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het auditrapport van het Rekenhof over de concessie voor de uitreiking van nummerplaten door bpost" (55028146C)**
- **Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van het Rekenhof m.b.t. de inschrijving van voertuigen en de toekenning van kentekenplaten" (55028373C)**
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inschrijving van voertuigen en het**

toekennen van kentekenplaten" (55028428C)

16 Questions jointes de

- Michael Freilich à Petra De Sutter (VPM Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Le rapport de la Cour des comptes « Plaques d'immatriculation – Gestion de la concession de l'État »" (55028133C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les marges bénéficiaires de bpost générées par la fabrication des plaques d'immatriculation" (55028143C)

- Nathalie Dewulf à Petra De Sutter (VPM Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Les plaques d'immatriculation" (55028145C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes "Plaques d'immatriculation – Gestion de la concession de l'État"" (55028146C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit de la Cour des comptes sur l'immatriculation des véhicules et l'attribution des plaques" (55028373C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immatriculation des véhicules et l'attribution des plaques d'immatriculation" (55028428C)

16.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vragen.

In een audit van het Rekenhof blijkt dat Bpost miljoenen euro's winst heeft gemaakt op het vervaardigen van nummerplaten voor de overheid. Het Rekenhof stelt vast dat 'onmogelijk kan worden aangetoond dat de uitbesteding zuiniger en efficiënter is dan het eigen beheer', onder meer omdat de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) het dossier van die uitbesteding niet meer in zijn archief kon terugvinden.

Er wordt 9 euro per nummerplaat doorgesluisd naar de Staat, waardoor er 21 euro voor Bpost overblijft. De kosten om deze nummerplaten te vervaardigen bedragen de helft van dit bedrag waardoor Bpost dus aanzienlijke winsten kan maken via deze concessie.

In 2019 besliste de regering om ook de tweede concessie, ter waarde van 240 miljoen euro over maximaal zes jaar, aan Bpost toe te kennen. Daarbij werd het vorige contract niet adequaat geëvalueerd en kon de mededinging onvoldoende spelen. Alleen Bpost was kandidaat voor de gunning. Maar daarnaast heeft Bpost zich ook niet helemaal gehouden aan het eerste contract. Een zeldzame audit over de veiligheid van de sites waar de nummerplaten gemaakt worden, leverde inbreuken op. Maar de boete die het contract daarvoor oplegde, minimaal 2,5 miljoen euro, werd niet geïnd. Ook niet-naleving van de leveringstermijnen hebben geleid tot boetes, die opnieuw niet werden betaald.

Wat zal u doen als minister om deze wanbetalingen tegenover de Staat recht te zetten?

Wat zal u doen om eventuele toekomstige boetes, gericht aan Bpost, efficiënter te innen?

Pleit u voor een verlaging van de huidige prijs voor een nummerplaat, zijnde 30 euro? Of pleit u eerder voor een verhoging van de 9 euro die op dit moment aan de Staat toekomt?

Bent u van mening dat deze taak aan de overheid zelf toekomt? Indien ja, wat zal u eraan doen om dit te verwezenlijken?

Indien neen, welke stappen zal u zetten om de eventuele toekomstige concessie eerlijk te laten verlopen?

Indien neen, welke zaken moeten er zeker opgenomen worden in een eventueel toekomstig contract om dergelijke wanpraktijken te voorkomen?

Het Rekenhof maakte recent de resultaten bekend van haar audit over het beheer van de Staat van de concessieovereenkomsten inzake de registratie van voertuigen en het toekennen van kentekenplaten. In 2010 en 2019 werden hiervoor concessieovereenkomsten afgesloten met de B-post groep.

Het Rekenhof maakte heel wat opmerkingen. Zo stelde men vast dat de burgers sinds de concessies meer moeten betalen voor hun dienstverlening.

Eveneens maakt het Rekenhof opmerkingen over de toekenning en het afsluiten van de concessieovereenkomsten.

Welke evaluatie heeft de minister gemaakt van de opmerkingen in het rapport van het Rekenhof?

Heeft de minister hierover contact gehad met Bpost? Zo ja, wanneer en welk was de inhoud van de

contacten? Zo neen, waarom niet? Zal dit alsnog gebeuren?

Zal het beheer inzake het inschrijven van voertuigen en het toekennen van kentekenplaten terug in eigen beheer genomen worden na afloop van de huidige concessieovereenkomst?

Welke maatregelen zullen genomen worden naar aanleiding van de audit van het Rekenhof?

16.02 Nathalie Dewulf (VB): Ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

In een audit van het Rekenhof blijkt dat Bpost miljoenen euro's winst heeft gemaakt op het vervaardigen van nummerplaten voor de overheid. Het Rekenhof stelt vast dat 'onmogelijk kan worden aangetoond dat de uitbesteding zuiniger en efficiënter is dan het eigen beheer', onder meer omdat de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) het dossier van die uitbesteding niet meer in zijn archief kon terugvinden.

Er wordt 9 euro per nummerplaat doorgesluisd naar de Staat, waardoor er 21 euro voor Bpost overblijft. De kosten om deze nummerplaten te vervaardigen bedragen de helft van dit bedrag waardoor Bpost dus aanzienlijke winsten kan maken via deze concessie.

In 2019 besliste de regering om ook de tweede concessie, ter waarde van 240 miljoen euro over maximaal zes jaar, aan Bpost toe te kennen. Daarbij werd het vorige contract niet adequaat geëvalueerd en kon de mededinging onvoldoende spelen. Alleen Bpost was kandidaat voor de gunning. Maar daarnaast heeft Bpost zich ook niet helemaal gehouden aan het eerste contract. Een zeldzame audit over de veiligheid van de sites waar de nummerplaten gemaakt worden, leverde inbreuken op. Maar de boete die het contract daarvoor oplegde, minimaal 2,5 miljoen euro, werd niet geïnd. Ook niet-naleving van de leveringstermijnen hebben geleid tot boetes, die opnieuw niet werden betaald.

Wat zal u doen als minister om deze wanbetalingen tegenover de Staat recht te zetten?

Pleit u voor een verlaging van de huidige prijs voor een nummerplaat, zijnde 30 euro?

Welke stappen zal u zetten om de eventuele toekomstige concessie eerlijk te laten verlopen? Of bent u van mening dat deze taak aan de overheid zelf toekomt?

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik zal de inleiding overslaan, maar ik zou wel graag de vragen aan de minister voorleggen, zodat hij zich ervan kan vergewissen dat hij er telkens op antwoordt.

Uit uw reactie op het auditrapport van het Rekenhof kan ik opmaken dat er nog een volgende concessie komt voor de uitreiking van nummerplaten. Zijn er volgens u alternatieven om die uitreiking te organiseren na afloop van die concessie? Indien u niet naar alternatieven zoekt, wanneer wordt de volgende concessie dan uitgeschreven? Wanneer start uw administratie met de voorbereiding daarvan? In welke mate denkt u als minister nog te kunnen wegen op de besluitvorming hierover?

Bestaat binnen de lopende concessieovereenkomsten de mogelijkheid om de retributiekosten te matigen, zodat de burger alleen de werkelijke kosten betaalt? Of is er minstens een regeling mogelijk waardoor de overheid geen winst maakt op de concessie? Wat zult u doen om die prijsmatiging in de praktijk te brengen indien die mogelijkheid bestaat? Is het volgens u mogelijk, gelet op de kennelijk hoge winstmarge, om verdere prijsherzieningen door bpost onder de lopende concessie te blokkeren? Bent u bereid om juridisch te laten onderzoeken welke opties er zijn? Zult u de nodige stappen ondernemen om de nog niet-geïnde contractuele boetes wel degelijk te innen bij bpost? Hoeveel valt er op dat vlak nog te recupereren? Wat zult u daarvoor doen?

16.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Voor de achtergrond die aanleiding gaf tot de vraag, verwijs ik naar de audit van het Rekenhof, die behoorlijk kritisch is voor die overeenkomst. Ik heb het rapport met enige verbazing doorgenomen. Ik wil er nog even de aandacht op vestigen dat de FOD Mobiliteit en Vervoer veel vaststellingen van het Rekenhof heeft betwist en antwoorden heeft gegeven overeenkomstig de procedure van het Rekenhof, namelijk dat de betrokkene kan reageren op de bevindingen. Het Rekenhof heeft vervolgens een aantal evaluaties genuanceerd. Dat neemt echter niet weg dat er een aantal kritische punten zijn. Ik ben dus benieuwd naar de antwoorden van de minister en zijn visie op die overeenkomsten.

16.05 Minister Georges Gilkinet: Dit is een boeiend dossier en een mooie erfenis van de vorige minister

van Mobiliteit. Bedankt voor uw verschillende vragen over het vervaardigen van nummerplaten.

Om te beginnen herinner ik u eraan dat de eerste concessie in 2010 werd gesloten om de platen in het Europese formaat te introduceren. Die ontwikkeling vergde een totaal ander beheer en een andere logistiek, waarvoor de DIV noch over het personeel, noch over de logistieke middelen, noch over de technische expertise beschikte.

Sinds 2010 gaat het nog steeds om het produceren van kentekenplaten en kentekenbewijzen en de aflevering van pakketten thuis of op een ander adres naar keuze. Op 19 september 2017 heeft een concurrerende operator een klacht bij de FOD ingediend met het verzoek om de eerste concessie die ten einde liep, niet met vier jaar te verlengen. Dat zou de concurrentie verstoren, aangezien de nodige investeringen en een redelijk rendement werden gemaakt.

Naar aanleiding van die klacht heeft de FOD besloten de vorige concessie niet te verlengen, maar een nieuwe concessie te lanceren. De tweede concessie moest snel van start gaan om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen.

Anders dan het Rekenhof stelt, werd bij de herformulering van het nieuwe bestek een evaluatie van de oude concessie uitgevoerd om onder andere de volgende doelstellingen na te streven.

Een eerste doelstelling is dezelfde kwaliteit van dienstverlening aan de burger te behouden en zelfs te verbeteren. De levertermijn D+1 en D+0 blijven onveranderd, aangezien de vergoeding ongewijzigd blijft. Daarnaast gaat het om een tweede poging tot aflevering aan huis als de burger niet thuis aanwezig is, de verzending van het kentekenbewijs naar een adres naar keuze, net zoals bij een kentekenplaat, en de schrapping van alle platen door de concessiehouder met onmiddellijke aflevering van het bericht van schrapping.

Een tweede doelstelling is zorgen voor de kwaliteit en non-falsificatie voor platen en kentekenbewijzen. Om al die redenen vereist de vervaardiging van kentekenplaten niet alleen een specifieke expertise en specifiek gereedschap om de conformiteit en kwaliteit van de platen en de leesbaarheid ervan te waarborgen, om fraude te voorkomen, en ze te kunnen laten lezen door ANPR-camera's, maar ook om pretests uit te voeren door erkende geaccrediteerde laboratoria ISO 17025 om na te gaan of de geproduceerde platen voldoen aan de technische eisen.

Ten derde is het de bedoeling om de nodige wijzigingen aan te brengen om bepaalde tekortkomingen van de vorige concessie te verhelpen, door de verplichting van de concessiehouder om alle schrappingen uit te voeren die niet in de vorige concessie waren voorzien en het bericht van schrapping aan de klanten te leveren zonder betaling aan de balie, door de beoordeling en de evaluatie van bestaande kwaliteitseisen en de preciezere vaststelling van de daaruit voortvloeiende sancties en boetes en het gebruik van nauwkeurige vragenlijsten voor de gunningscriteria, met een prijsopgave voor elke vraag om de offertes objectief te kunnen vergelijken.

In het licht van die doelstellingen bevatte de speciale specificatie voor de nieuwe concessie de volgende belangrijke wijzigingen, met name ervoor te zorgen, ten eerste, dat de concessiehouder beschikt over het benodigde gereedschap voor de productie, ten tweede, dat de concessiehouder platen en kentekenbewijzen kan produceren die voldoen aan de eisen van de Europese verordening, te verifiëren door middel van tests op monsters, en ten derde, dat er gunningscriteria worden ingevoerd met betrekking tot veiligheids-, vervoers- en ICT-aspecten, beschreven in de offerte.

Daarom stelde het Rekenhof vast dat de FOD het contract niet alleen had gesloten door toevoeging van die criteria, maar ook door de uitvoering van het nieuw contract binnen vier maanden na de gunning van het contract te handhaven, zoals gepland tijdens de eerste concessie, en ook door D+1-leveringstermijnen.

Als men de uitvoeringstermijn had gewijzigd, zou de voormalige concessiehouder een klacht hebben ingediend, aangezien de eerste concessie vereiste dat platen in het sindsdien bekende Europees formaat werden ingevoerd.

Wat de levertijd betreft, ziet de FOD niet hoe die kan worden beoordeeld, omdat de klant voor dat serviceniveau betaalt.

Men kan concluderen dat de analyse van de oude concessie uitgevoerd werd om een nieuw aangepast speciaal bestek op te stellen. De nieuwe bepalingen zijn niet in strijd met de wet inzake overheidsopdrachten, zoals bepaald door het Rekenhof.

Wat de levertermijnen betreft, konden tijdens de pandemie geen geldboetes worden opgelegd op basis van de juridische analyse van het door de FOD geraadpleegde advocatenkantoor. Daarnaast is in september 2020 aan bpost een boete van 262.840 euro opgelegd voor een IT-probleem dat aan hen toe te schrijven is en geresulteerd heeft in een vertraging in de levering. Sinds het einde van de pandemie volgt de FOD Mobiliteit op kwartaalbasis het percentage met betrekking tot de naleving van de termijnen op en legt ze boetes op wanneer die gerechtvaardigd zijn.

Wat de geldboetes betreft voor de veiligheidsaudit die voor de start van de concessie werd uitgevoerd, voldoet de interpretatie volgens het Rekenhof niet aan de bepalingen van het bijzondere bestek. Het Rekenhof is van oordeel dat de geldboetes voor de aanvangsdatum van de concessie van toepassing waren. In het speciale bestek wordt echter uitdrukkelijk bepaald dat geldboetes van toepassing zijn indien de corrigerende maatregelen niet worden genomen binnen de termijn van aanvang van de concessie. Rekening houdend met de verklaringen van de bedrijven die controle hebben over de kluizen en die bevestigen dat die kluizen werden geïnstalleerd voor de aanvangsdatum van de concessie, werd er geen boete opgelegd.

De concessie maakt voorraadbeheer mogelijk van kentekenplaten en kentekenbewijzen in zeer beveiligde gebouwen om diefstal te voorkomen. Daarnaast zijn er heel wat andere vereisten, zoals een geautomatiseerd *order picking*-systeem waarmee een kentekenplaat en een kentekenbewijs in hetzelfde pakket kunnen worden verzonden, de snelle levering van pakketten aan gebruikers thuis en op een ander adres, enzovoort.

De DIV heeft, zoals gezegd, deze vaardigheden niet. Daarom zal een nieuwe concessie worden toegekend en de FOD Mobiliteit zal sowieso de huidige concessie evalueren. Zij zal ook de aanbeveling volgen om een marktonderzoek te verrichten voor bekendmaking van de aankondiging van de opdracht. Mijn kabinet volgt dit op de voet.

In mijn brief over dit dossier die ik aan het Rekenhof heb gericht heb ik benadrukt bijzondere aandacht te zullen besteden aan de volgende elementen bij de gunningsprocedure voor de nieuwe concessie:

Ten eerste, een volledige evaluatie maken van de prestaties van de huidige concessie om het bestek van de nieuwe concessie te verbeteren;

Ten tweede, de prestatie-indicatoren expliciet koppelen aan streefwaarden en sancties om een opvolging van de door de concessiehouder geleverde diensten te verzekeren. Dat is al het geval in de huidige concessie, behalve voor de leveringstermijnen;

Ten derde, de evenredigheid tussen de vergoedingen en de kosten van de Staat blijven gewaarborgd, zoals nu reeds het geval is, gezien de integratie van de indirecte kosten van de DIV in de berekening van de totale kosten voor de afgifte van de kentekenplaten en -bewijzen;

Ten vierde, zorgen voor de bekendmaking van de aankondiging van de opdracht lang genoeg van tevoren en op een tijdstip dat gunstig is voor de indiening van de inschrijvingen;

Ten vijfde, het aanbestedingsproces verduidelijken, in het bijzonder met betrekking tot de mogelijkheid tot onderhandeling;

Ten zesde, objectivering van de prijsherzieningsformules;

Ten slotte, zorgen voor de beveiliging en bescherming van persoonsgegevens.

Ook voor de huidige concessie zal ik met mijn kabinet waken over een aantal belangrijke te respecteren elementen, waaronder een rapportage op het niveau van de DIV en het opvolgen door de DIV en de stuurgroep van de uitvoeringsverslagen, zoals bepaald door de FOD.

16.06 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor dit gedetailleerde antwoord.

Ik vind daarin best wel wat goede zaken terug, goede voornemens die worden gemaakt en ik kan dat alleen maar toejuichen. U hebt het over de naleving van de termijnen en het uitvoeren van de boetes, wat in het verleden blijkbaar allemaal niet gebeurde. Verder moet voor de aanbesteding een grondige evaluatie worden gemaakt. Ik hoop dat daar wordt overwogen om dat opnieuw in eigen handen te nemen, dat dit bij de aanbesteding een mogelijkheid zal zijn in functie van het geheel dat zal worden aangeboden.

U kunt er inderdaad niets aan doen. U erfde een puinhoop, een rot dossier van uw voorganger, maar finaal is wel de gewone burger de pineut. Hij betaalt momenteel veel te veel en krijgt slechte leveringstermijnen en een slechte service.

16.07 Nathalie Dewulf (VB): Mijnheer de minister, ik verneem graag dat er een grondige evolutie op til is, maar hoop dat u niet doet zoals bij de beheersovereenkomsten en dat we die evolutie dus ook eens mogen nalezen.

16.08 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal de hevige kritiek van het Rekenhof niet herhalen. Ik heb vooral een uitgebreid relaas gehoord van de totstandkoming van de eerste concessie, alsook duiding van de inhoud ervan en ook duiding bij de volgende concessie. Uit uw antwoord maak ik op dat u al hebt beslist dat er een nieuwe concessie komt. U hebt een aantal aanbevelingen gedaan en zult die opvolgen. Uit uw woorden blijkt dat de derde concessie sowieso een groot succesverhaal zal worden. U hebt de lat daarmee hoog gelegd. Het moet en kan alleen maar beter gaan. Wij volgen uiteraard de resultaten van die derde concessie op.

16.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u erkent duidelijk de ernst van de audit en zult de nodige lessen eruit trekken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe regels inzake e-steps" (55028150C)

17 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles règles concernant les trottinettes électriques" (55028150C)

17.01 Wouter Raskin (N-VA): Een bezorgde arts kaartte onlangs aan dat het – overigens terechte – verbod op het gebruik van de e-step onder de 16 jaar een bijzondere categorie van jongeren zou treffen. Het gaat met name om chronisch zieke kinderen die fysiek niet meer in staat zijn om te fietsen en daarom een e-step gebruiken om zich te verplaatsen. Dat zij op die manier toch mobiel kunnen zijn, verhoogt hun zelfvertrouwen en hun zelfstandigheid.

Omdat het gaat om een eerder beperkte groep personen, is het volgens mij niet aangewezen, en wellicht ook niet wenselijk, om de regelgeving in hun voordeel aan te passen. De huidige regels zouden eventueel wel soelaas kunnen bieden. Op het verbod onder 16 jaar bestaat immers een uitzondering voor personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken die uitsluitend voor hen bestemd zijn.

Hoe moet die uitzonderingsgrond precies geïnterpreteerd worden? Met andere woorden, vallen kinderen die zich in de hierboven geschetste situatie bevinden, onder die uitzondering? Zo niet, welke alternatieve oplossing ziet u eventueel voor deze kinderen?

17.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, het is belangrijk dat wij aandacht hebben voor eenieders mobiliteit, ook – en misschien wel vooral – voor personen die om uiteenlopende redenen hindernissen ondervinden om zich vrij en vlot te kunnen verplaatsen. De uitzondering op de minimumleeftijd geldt alleen voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die uitsluitend bestemd zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Dat is uiteraard niet het geval voor het klassieke model van e-steps.

De wet voorziet in verschillende uitzonderingen op de minimumleeftijd van 16 jaar voor het besturen van een gemotoriseerd voortbewegingstoestel. Die leeftijdsgrens geldt niet in woonerven, in voetgangerszones waar fietsen is toegestaan, in speelstraten en op voorbehouden wegen. Er zijn uitzonderingen voor een kind dat om gezondheidsredenen een e-step gebruikt in plaats van een fiets, tenzij de e-step uitsluitend bestemd is

voor mensen met een beperkte mobiliteit en daartoe is aangepast.

17.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb u niet helemaal begrepen. Kan ik uit uw laatste zin concluderen dat deze kinderen onder de uitzonderingsgrond vallen of toch niet?

17.04 Minister **Georges Gilkinet**: Ik zal de laatste zin van mijn antwoord herhalen: "Er is geen uitzondering voor een kind dat om gezondheidsredenen een e-step gebruikt in plaats van een fiets, tenzij de e-step uitsluitend bestemd is voor mensen met een beperkte mobiliteit en daartoe is aangepast."

17.05 Wouter Raskin (N-VA): Ik zal het volledige antwoord nog eens rustig bekijken.

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

18 **Question de Vanessa Matz à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise à disposition de poubelles dans les wagons "vélo"" (55028172C)**

18 **Vraag van Vanessa Matz aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het plaatsen van vuilnisbakken in rijtuigen met fietsplaatsen" (55028172C)**

18.01 Vanessa Matz (Les Engagés): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous saluons pleinement le développement de wagons "vélos" dans les trains. Cette initiative favorise les modes de transport alternatifs et clairement plus écologiques. Cependant, il n'est pas rare d'entendre ou de lire des témoignages d'usagers dénonçant le peu d'hygiène qui y règne.

En effet, ces lieux ne sont pas équipés de poubelles, alors qu'ils disposent de sièges et permettent donc à des usagers d'y rester. Il est donc évident qu'il serait utile d'y mettre des poubelles à disposition.

Bien évidemment, la présence ou non des poubelles n'excuse en rien le comportement des navetteurs qui ne respectent pas les lieux et qui pourraient reprendre avec eux leurs déchets, mais reconnaissons que des aménagements s'avèreraient utiles.

Monsieur le ministre, comptez-vous remédier à la situation? Si oui, à quelle échéance?

18.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, madame Matz, je suis assez étonné de votre question. Sans doute ne prenons-nous pas les mêmes trains mais je n'ai jamais dû constater - et la SNCB me le confirme - qu'il n'y avait pas de poubelle dans les espaces dédiés aux vélos. Des poubelles sont bien présentes selon le concept initial du matériel roulant. Par exemple, dans les voitures I10 récemment aménagées afin de pouvoir installer les structures et ceintures pour accueillir des vélos, dans le cadre du plan Vélo-Train que j'ai mis en place, des poubelles sont toujours présentes à raison d'une poubelle pour quatre sièges.

Il est évident qu'il n'y a pas de poubelle installée dans la zone spécifiquement dédiée afin de ne pas interférer avec la zone libre pour les vélos et d'éviter tout risque d'endommagement de ces vélos. Mais il y a toujours des sièges dans cette même zone avec des poubelles qui sont bien présentes. Je le constate dans tout le matériel que je peux utiliser, qu'il s'agisse des Desiro ou des nouvelles voitures M7.

Madame Matz, j'avoue ne pas bien comprendre votre question. Je peux en tout cas vous assurer que, dans tous les trains, des poubelles sont prévues et que des emplacements pour vélos n'empêchent pas la présence de ces poubelles car, à proximité de ces emplacements pour vélos, il y a toujours des sièges et donc toujours des poubelles.

18.03 Vanessa Matz (Les Engagés): Monsieur le ministre, si vous le souhaitez, je peux vous présenter des photos. C'est peut-être l'exception qui confirme la règle, auquel cas je m'en excuse. Ces photos confirment que c'est un wagon dédié aux vélos jonché de déchets par terre et qu'il n'y a pas de poubelle.

Je m'interrogeais de savoir si c'était effectivement le cas de tous les équipements comme c'est le cas de celui-ci. Je peux vous transmettre ces photos reçues d'un habitant de Waremmes. Je suppose qu'il s'agit de la ligne Waremmes-Bruxelles. Je relève par ailleurs que c'est la circonscription de M. le président.

Monsieur le ministre, je vous ai donc interrogé à la suite de la réaction de cet usager et d'autres qui m'avaient interpellée en me disant que ce n'était pas le cas et je m'en suis inquiétée. Vu que j'ai des photos à l'appui, je constate que tout le matériel n'est pas équipé en poubelles. Maintenant, si vous me dites qu'il l'est, c'est probablement que les poubelles avaient été arrachées avant ou que sais-je.

18.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Matz, c'est encore possible. Je vais mener l'enquête sur la base de vos photos. Je vous confirme toutefois que, le cas échéant, c'est l'exception qui confirme la règle.

Et, bien évidemment, l'absence de poubelle n'empêche pas l'utilisateur bien élevé des transports en commun de conserver ses déchets pour les mettre dans une poubelle à proximité. Il y en a toujours, y compris dans les points d'arrêt. Je vous remercie de votre préoccupation pour la qualité de l'environnement de nos trains. Cela en fait partie.

Le **président**: Je dois rester neutre dans ce débat. En tout cas, je prendrai attentivement connaissance de vos photos après la commission, madame Matz.

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

19 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De versoepeling van het aanvragen van een Belgisch rijbewijs voor Oekraïense vluchtelingen" (55028382C)**

19 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'assouplissement de la demande d'un permis de conduire belge pour les réfugiés ukrainiens" (55028382C)**

19.01 **Jef Van den Bergh (CD&V):** *Houders van een niet-Europees rijbewijs mogen gedurende de eerste 185 dagen na hun registratie in België blijven rijden met dit rijbewijs. Pas na 185 dagen mogen zij een Belgisch rijbewijs aanvragen. Dit geldt ook voor Oekraïense vluchtelingen.*

De omwisselingsprocedure kan wel gestart worden tijdens de eerste 185 dagen van inschrijving, maar het Belgisch rijbewijs mag pas afgeleverd worden na afloop van deze 185 dagen. Een belangrijke voorwaarde om deze wisselprocedure op te starten is het voorleggen van een geldig rijbewijs uit hun land van herkomst.

Bij mensen wiens Oekraïens rijbewijs net voor of na hun aankomst verviel of mensen die niet tijdig op de hoogte waren van de procedure en zo hun rijbewijs lieten vervallen, zorgt dit ervoor dat zij hun rijbewijs niet kunnen inwisselen. Daarnaast blijkt de omwisselingsprocedure algemeen ook lang en complex.

Mensen met een vervallen Oekraïens rijbewijs kunnen dit niet verlengen door de oorlog in hun land. Hierdoor kunnen ze dus ook geen nieuw Belgisch rijbewijs aanvragen. Zonder geldig rijbewijs kunnen zij vaak niet aan het werk.

De minister toont zich al solidair met vluchtelingen uit Oekraïne door werk te maken van een versoepelde inschrijving voor Oekraïense voertuigen. Een ontwerp-KB in die zin lag immers voor ter advies op de Vlaamse Regering van 6 mei II.

Is de minister op de hoogte van deze problematiek rond de rijbewijzen van Oekraïense vluchtelingen?

Hoeveel aanvragen voor een Belgisch rijbewijs van Oekraïense vluchtelingen kwamen er sinds de start van de oorlog in Oekraïne?

Hoelang duurde de afhandeling van deze aanvragen gemiddeld? Zijn er uitschieters in de duurtijd en waaraan zijn deze te wijten?

Wil de minister een uitzonderingsregel toepassen op de geldigheid van hun het rijbewijs van Oekraïense vluchtelingen wanneer zij door de situatie waarin ze zich bevinden niet in staat zijn hun origineel rijbewijs te vernieuwen?

Welke andere oplossingen overweegt de minister?

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Bedankt mijnheer Van den Bergh. Ik zal beginnen met mijn antwoord op uw eerste vraag. Artikel 23, § 2, van de wegverkeerswet bepaalt dat alleen geldige buitenlandse rijbewijzen in aanmerking komen voor omwisseling. Het volstaat dat een buitenlands rijbewijs geldig is wanneer het door de houder ter omwisseling wordt ingediend bij de gemeente. Zelfs indien het rijbewijs niet meteen kan worden omgewisseld, omdat de periode van 185 dagen waarin de houder in België zijn gewone verblijfplaats vestigt nog niet is afgelopen bijvoorbeeld, is de omwisselprocedure ingezet en wordt die hoe dan ook voltooid, zelfs al zou intussen de geldigheidsduur van het buitenlandse rijbewijs verstrijken.

In de periode van 24 februari 2022 tot op heden werden 88 Oekraïense rijbewijzen omgewisseld. Er zijn geen gegevens over het aantal aanvragen tot omwisseling beschikbaar bij de FOD.

Elk ter omwisseling aangeboden rijbewijs moet op echtheid worden gecontroleerd opdat alleen echte, officiële rijbewijzen worden erkend overeenkomstig de wegverkeerswet en het Verdrag van Wenen van 8 november 1968 over het wegverkeer, waaraan Oekraïense rijbewijzen moeten voldoen. In België heeft alleen de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Corruptie van de federale politie de technische bevoegdheid om dit te doen. De termijnen zijn dus zowel afhankelijk van het aantal ingediende documenten als van de werkcapaciteit van deze dienst waarnaar de rijbewijzen ter authenticatie worden gezonden door de gemeenten. In de praktijk varieert de duur dus in de regel tussen de drie en zes weken.

Houders van een buitenlands rijbewijs waarvan de geldigheidsduur is verstreken, mogen niet op de openbare weg rijden. Voor het verstrijken van de geldigheidsduur kunnen zij de omwisseling aanvragen, zoals ik reeds eerder heb uitgelegd. Indien het buitenlandse rijbewijs reeds verlopen is op het ogenblik dat de houder in België aankomt, moet hij in België het examen afleggen zoals iedere andere persoon die geen geldig rijbewijs heeft. Het Verdrag van Wenen, waarnaar de Belgische wet verwijst, staat niet toe dat een verlopen rijbewijs als geldig wordt erkend.

Er is natuurlijk altijd de mogelijkheid om, gezien de penibele situatie van veel Oekraïners in ons land en elders, dat er voorstellen worden gedaan om de verdragsregels aan te passen, maar dat zal dus op internationaal niveau moeten gebeuren.

19.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. U hebt het over de regels die formeel gelden voor buitenlandse bestuurders en hoe de overdracht naar een Belgische nummerplaat verloopt, maar dit is een probleem dat rijst bij Oekraïense vluchtelingen die in een penibele situatie zitten. Zij hebben vaak de juiste papieren niet meer in hun bezit of ze kampen met andere problemen.

Mijn vraag was in hoeverre we met dergelijke problemen worden geconfronteerd. U hebt daar weinig informatie over gegeven. Is er nood aan een aangepaste tegemoetkoming voor deze mensen? Het is sowieso al een hele uitdaging voor hen.

Het is mij niet helemaal duidelijk in hoeverre dit probleem rijst en of we een oplossing moeten zoeken, al dan niet in een internationale context. Wij zullen dit verder opvolgen.

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

20 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidegebruik op onze spoorwegen" (55028414C)**
- **Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De zogenaamde heetwatertrein" (55029054C)**
- **Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject inzake de heetwatertrein" (55029171C)**

20 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours aux pesticides sur nos voies ferrées" (55028414C)**
- **Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le "train à eau chaude"" (55029054C)**
- **Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote concernant le train à eau chaude" (55029171C)**

20.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Chers collègues, derrière le titre "le train à eau chaude" réside évidemment un débat bien plus large qui nous préoccupe, Mme Buyst et moi-même, intensément. Le désherbage est en effet actuellement principalement assuré par des pesticides dont le fameux glyphosate dont l'interdiction est recommandée par différentes autorités. Nous avons pu nous réjouir très récemment de votre communication par rapport à Infrabel et aux perspectives ouvertes en la matière. Un train expérimental à eau chaude, un remède de grand-mère ou de grand-père, est en effet actuellement utilisé, comme en Suisse.

Mes questions sont donc simples. Devant l'enjeu du désherbage sur les voies ferrées, devant le nombre de kilomètres de réseau et l'intensité nécessaire eu égard au produit utilisé et à la manière de l'utiliser, quelles sont les perspectives de développement de cette technologie de train à eau chaude. Celui-ci nous permettra-t-il de sortir complètement ou en grosse partie de l'utilisation de pesticides via d'autres moyens utilisés aujourd'hui déjà par Infrabel. Quelles sont les perspectives au niveau du timing? On a recommandé d'arrêter l'utilisation du glyphosate pour fin 2022. Pourrons-nous tenir cette échéance? Dans la négative, dans quel délai l'implémentation de cette nouvelle technologie est-elle prévue? Merci pour vos réponses.

20.02 Georges Gilkinet, ministre: Merci monsieur Parent. Je vais donner une réponse à la fois en français et en néerlandais puisque les questions jointes de trois députés de deux rôles linguistiques étaient inscrites.

Voor mij is dit een uitermate belangrijk onderwerp. Sinds mijn aantreden heb ik het dan ook prioritair behandeld. Het gaat om de bescherming en het behoud van onze biodiversiteit, die onze levensverzekering is. Onze spoorbedrijven moeten daar ook een voorbeeldrol in opnemen. In de tweede plaats gaat het ook om de bescherming van de volksgezondheid.

Er bestaan vandaag nog geen volwaardige alternatieve technieken voor een grootschalige onkruidbestrijding in de ballastbedding en op de dienstpaden die rekening houden met de veiligheidseisen van de spoorexplotatie. Met dat probleem worden alle spoorwegmaatschappijen wereldwijd geconfronteerd.

Dat betekent uiteraard niet dat we bij de pakken blijven zitten. Infrabel zet zijn actieplan om het gebruik van pesticiden drastisch te verminderen voort. De klemtoon ligt daarbij op een alternatief beheer in natuurgebieden en in de bijsporen via mechanische technieken. In overleg met kenniscentra, universiteiten, ondernemers en de industrie ontwikkelt Infrabel alternatieve projecten waarin elektrische technieken, bioherbiciden en alternatieve bouw- en beplantingstechnieken via praktijkproeven op het terrein worden beoordeeld. Om tot een doeltreffende oplossing te komen die operationeel, technisch en financieel haalbaar is, zal ik de spoorwegsector in de komende jaren hierin verder ondersteunen en de nodige impulsen geven.

In de toekomst zal de behandeling bestaan uit een combinatie van verschillende technieken, waaronder mechanisch beheer, warm water, bioherbiciden, beplanting enzovoort. In overleg met de gewestelijke overheden past Infrabel nu al waar mogelijk alternatieve technieken en een aangepast beheer toe. De laagste globale milieu-impact is daarbij cruciaal.

Ter illustratie van deze vooruitgang verwijs ik naar de demonstratie die Infrabel op 20 juni in Visé gaf van de warmwaterrein, dat is een van de schakels in de keten die op termijn het gebruik van pesticiden zal vervangen. Ik heb deelgenomen aan deze demonstratie. De eerste resultaten zijn veelbelovend.

Monsieur Parent, pour ce qui concerne vos questions spécifiques sur le train désherbeur à eau chaude de nos grands-pères, je peux vous apporter les réponses suivantes. Le train désherbeur est un prototype développé par Infrabel pour protéger le lit de ballast et les voies de sécurité des mauvaises herbes.

Depuis l'automne 2021, des essais sont réalisés sur le terrain pour optimiser les paramètres techniques et analyser l'efficacité du désherbage. Les résultats actuels sont prometteurs, mais montrent que d'autres développements sont nécessaires pour augmenter la vitesse du travail, détecter la végétation, automatiser le contrôle des têtes d'aspersion et réduire la consommation d'eau et d'énergie.

Par ailleurs, d'autres techniques alternatives et préventives sont également envisagées. Lors de l'évaluation de chacune de ces techniques, des critères de sécurité de l'exploitation ferroviaire, des employés et des passagers sont mis en avant ainsi que les techniques réalisables sur le plan opérationnel, technique et financier. L'impact environnemental global est évidemment pris en compte.

Selon la configuration actuelle du train et les résultats des tests, quatre trains techniques seront

probablement nécessaires pour le traitement des mauvaises herbes sur le réseau ferroviaire. Chaque train est équipé de deux locomotives et de six wagons-citernes de 60 m³ et d'un wagon avec des techniques spéciales et une pompe à chaleur.

Les tests et analyses effectués permettront d'avoir une idée précise du nombre de trains nécessaire pour répondre aux besoins du réseau. En fonction du développement ultérieur du train désherbeur, avec l'application de la détection de la végétation et l'augmentation de la vitesse et de l'autonomie, nous examinerons où le train désherbeur peut être utilisé efficacement sur les voies principales et/ou secondaires.

Lorsque le train à eau chaude ne peut être utilisé en fonction de la vitesse et dans les zones naturelles spécifiques, une combinaison d'autres techniques alternatives et préventives sera appliquée. À l'avenir, le prototype du train à eau chaude sera équipé d'un système de détection de la végétation afin de traiter uniquement les mauvaises herbes présentes dans le lit de ballast et les voies de sécurité.

Dans un premier temps, notre objectif est d'améliorer le prototype et de collecter des données. Sur la base de ces analyses, des résultats des tests et du champ d'application possible du train désherbeur, il sera possible d'aboutir à une version technique stable du train. En fonction de cette configuration, il sera possible de déterminer les budgets de fonctionnement et d'investissement.

Samen met Infrabel zet ik me hard in om zo snel mogelijk te evolueren naar een nulgebruik van pesticiden om ons spoor netwerk te onderhouden. Dit is in het belang van ons milieu, onze biodiversiteit, onze volksgezondheid en de gezondheid van de werknemers van Infrabel. Op die manier wordt het spoorvervoer, als ruggengraat van onze mobiliteit, nog meer ingebed in ons leefmilieu.

20.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. L'objectif de tendre vers zéro est bien là. Tant votre réponse que celle d'Infrabel, que nous avons rencontré récemment avec la commission de la Mobilité, démontrent un engagement fort à cet égard. Ces dernières réalisations en sont la démonstration. Nous pouvons nous en réjouir pour l'environnement, pour les riverains et pour les travailleurs d'Infrabel qui manipulent ces produits. Lors d'une visite ultérieure sur le terrain avec la commission de la Mobilité et en votre compagnie, nous pourrions mesurer quantitativement la réduction effective des pesticides utilisés pour le désherbage des voies. Ce sera l'objet d'un futur travail.

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

Le **président**: Les questions n^{os} 55028415 et 55028425 de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

21 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een steunmechanisme voor de spooroperatoren in het kader van ETCS Level 2-technologie" (55028462C)

21 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un mécanisme de soutien pour les opérateurs ferroviaires dans le cadre de l'ETCS Niveau II" (55028462C)

21.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik heb deze vraag al een tijdje geleden ingediend en ben blij dat ik ze kan stellen, want ik vind het een heel belangrijke vraag. Het gaat over een mogelijk steunmechanisme voor de spooroperatoren. Zoals u weet, hebben de spooroperatoren een moeilijke periode doorgemaakt tijdens de pandemie. Ze hebben moeilijke jaren gehad en hebben daarna een grote investering moeten doen, namelijk de post-uitrusting van hun wagons om de geluidsoverlast van het goederenvervoer per spoor te beperken.

In de plenaire vergadering hebben we daarvoor een steunmechanisme goedgekeurd, dat eerder in de tijd beperkt was. Diezelfde spoorondernemingen zullen nu ook hun locomotieven moeten voorzien van een ETCS niveau 2-remmechanisme. Ook dat is een gevolg van de Europese regelgeving. België is een van de eerste landen die dat moet implementeren. In de praktijk zullen ongeveer 200 locomotieven voor het einde van 2024 aangepast dienen te zijn. De totale kostprijs van deze investering bedraagt ongeveer 56 miljoen euro, waarvan 21 miljoen euro door Europa zal worden gefinancierd. Voor België betekent deze verplichting een investering van ongeveer 35 miljoen euro.

Na de moeilijke jaren die de goederenoperatoren op het spoor hebben gehad, hebben zij nu opnieuw absoluut nood een steunmechanisme om die verplichte aanpassingswerken aan hun locomotieven te

kunnen uitvoeren. Om tegen eind 2024 klaar te zijn, moeten de werken begin 2023 worden aangevat en zou het steunmechanisme er moeten zijn. We weten van het steunmechanisme dat we hebben goedgekeurd voor de post-uitrusting van de wagons dat het niet altijd toegelaten is om terug te gaan in de tijd. Het is dus heel belangrijk dat hiermee wordt gestart. Ik heb begrepen dat de intentie bestond om een werkgroep op te richten.

Bent u van plan om te voorzien in een steunmechanisme voor de goederenoperatoren? Indien neen, waarom niet? Indien ja, wanneer zal dit steunmechanisme beschikbaar zijn? Kunt u een stand van zaken geven? Bent u zich bewust van de bittere noodzaak van een krachtig steunmechanisme voor de goederenoperatoren van het spoor voor het verplicht aanpassen van hun locomotieven?

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: U weet dat ik er vanuit mijn bevoegdheden alles aan doe om de sector van het goederenvervoer te steunen, om de doelstelling van een verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te bereiken.

Spoorwegondernemingen kunnen een dossier indienen om in aanmerking te komen voor het Europees financieringsmechanisme Connecting Europe Facility. De Belgische spoorwegmaatschappijen voor goederenvervoer hebben in het verleden al van dit mechanisme gebruikgemaakt voor de uitrusting van de ETCS-eenheden aan boord van locomotieven. Mijn administratie promoot dit mechanisme regelmatig bij spoorwegmaatschappijen en andere spoorwegactoren.

Met betrekking tot de steun aan de sector kan ik u meedelen dat aanvragers en goederenvervoerders per spoor binnenkort zullen kunnen profiteren van een verlaging van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur ten belope van maximum 1,2 euro per effectieve treinkilometer voor de periode 2022-2025. Het dossier is aangemeld bij de Europese Commissie en wordt er momenteel behandeld.

Ik ben ook verheugd te kunnen meedelen dat alle informatie over de federale financiële steun voor de aanpassing om goederenwagons stiller te maken op 7 juni is bekengemaakt. De houders van wagons en de spoorwegondernemingen kunnen nu hun subsidie aanvragen bij de administratie Aanvragen. Zij zijn daar zeer positief over. Ik was daar gisteren op bezoek in Antwerpen.

Het concrete actieplan voor het goederenvervoer per spoor zal ook voorstellen bevatten om de sector te ondersteunen. Omdat dit plan nog in voorbereiding is, zal ik daarop te gepasten tijde terugkomen.

De uitrusting van het rollend materiaal met ETCS is inderdaad een financiële investering voor de spoorwegmaatschappijen. Zij zullen profiteren van de lagere exploitatiekosten, wanneer het Belgische spoorwagennet en de grensoverschrijdende gedeelten met dit systeem worden uitgerust. Het is dus een investering op lange termijn. Het masterplan is bijna klaar, maar we zijn ook al enige tijd geleden begonnen met het nemen van concrete maatregelen.

21.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, het is een zeer zware investering voor de sector, waarover men zich heel veel zorgen maakt. U hebt gelijk dat dat op termijn voordelen zal opleveren voor de hele sector, maar het gebeurt natuurlijk in uitvoering van Europese regelgeving en België moet in dit geval als eerste uitvoering geven aan de regelgeving. De sector moet nu dus de investeringen doen, maar de voordelen zullen pas binnen enkele jaren volgen. Er zullen dan automatisch ICT-koppelingen kunnen worden gemaakt, er zal sneller kunnen worden gereden enzovoort. Er zijn dus inderdaad voordelen op termijn, maar nu zit de sector met de kosten.

Er zijn natuurlijk algemene steunmaatregelen voor de goederensector. U kondigt ook aan dat er een verlaging van de infrastructuurvergoeding zal zijn, maar de vraag is of dat voldoende zal zijn – ik zal daarover moeten terugkoppelen – om de investering nu te bekostigen. In Nederland, dat zelfs nog niet aan de beurt is, is alles al rond. Daar wordt er een steunmechanisme voorzien. 10 % van de volledige investeringskosten – dat vraagt de goederensector bij ons eigenlijk ook – komt daar terecht bij de operatoren zelf. Daarvoor zijn de nodige budgetten ook al voorzien. Ik zal hierover echter terugkoppelen, want het is heel belangrijk.

U hebt de ambitie geuit om het marktaandeel van het goederenvervoer te doen stijgen van 12 tot 20 % tegen 2040. De haven van Antwerpen is een keypartner van u, maar de goederenoperatoren zijn natuurlijk ook keypartners om die ambitie te realiseren. Wij zullen met hen terugkoppelen en bekijken hoe ver zij zullen kunnen springen met wat er nu aan hen wordt geboden.

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

22 **Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De precaire situatie en de stakingsacties op Brussels Airport" (55028506C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen in de luchtvaartsector" (55028871C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen op de luchthaven van Zaventem" (55029025C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties op Brussels Airport en de rol van DGLV" (55029155C)

22 **Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La précarité de la situation et les actions de grève à Brussels Airport" (55028506C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves dans le secteur du transport aérien" (55028871C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves à l'aéroport de Zaventem" (55029025C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mouvements de grève à Brussels Airport et le rôle de la DGTA" (55029155C)

22.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, overmorgen is het 1 juli. Dat is een grote dag voor veel mensen die op vakantie willen gaan. Alleen al voor de luchthaven van Zaventem spreekt men over 72.000 passagiers, mensen die van hun welverdiende verlof willen genieten. U bent minister van Mobiliteit, dus is het belangrijk dat u zich om hen bekommert. Aan de andere kant zien we dat de situatie precair is voor de werknemers van de luchthaven, om niet te zeggen heel erg.

We hebben een kleine actie gezien van de bagageafhandelaars. Zij hebben actiegevoerd omdat ze niet eens de tijd kregen om te eten. Ze werken acht of negen uur aan een stuk zonder te eten. Er wordt een enorme flexibiliteit van hen verwacht. De werkdruk is enorm zwaar. Er is onvoldoende personeel. Mensen weten niet hoe ze hun leven moeten organiseren. Het grote personeelstekort heeft een enorme impact op de werkers op de luchthaven.

Anderzijds is het onze tweede economische pool. Ik vind het dus onbegrijpelijk dat men zo weinig aandacht heeft voor de mensen die daar werken. Zij leveren nochtans een belangrijke bijdrage aan onze economie. Daarom willen wij dat er zeer dringend maatregelen genomen worden om de situatie te verhelpen.

Heeft u contact kunnen opnemen met de luchthaven? Vanochtend hebben we de heer Feist gehoord, die het probleem niet lijkt te zien. Ik heb de indruk dat hij in een bubbel leeft en dat hij niet weet welke problemen de werknemers hebben. Zal men ervoor zorgen dat de mensen zullen kunnen vertrekken?

Op Schiphol is er een gelijkaardige situatie geweest. Daar heeft de uitbater actie ondernomen dankzij de FNV, de vakbond. De Nederlandse overheid heeft voor alle werknemers op de luchthaven een extra premie gedurende de vakantieperiode van 5,25 euro per uur voorzien. Er zijn ook bijkomende maatregelen genomen voor mobiliteit en dergelijke.

Gaat u BAC vragen om iets gelijkaardigs te doen? Welke rol kan de overheid hierin spelen om een deftige oplossing te zoeken voor de mensen? In de plenaire vergadering had ik ook al vermeld dat wij vragen dat er dringend een noodplan zou komen om deze problemen aan te pakken.

Ten tweede zitten we met Brussels Airlines. Er is de algemene staking van maandag geweest, waarbij bijna alle medewerkers het werk neergelegd hebben. Dat was ongezien. Er was ook een actie van drie dagen bij Brussels Airlines en Ryanair.

Mijnheer de minister, ik heb de actie bijgewoond. Voor de werknemers van Brussels Airlines is de situatie precair. Ik maak mij ook enorm veel zorgen om de veiligheid van de passagiers. Als het personeel immers zijn job in dergelijke omstandigheden moet doen, terwijl men onvoldoende is opgeleid of te moe is om zijn job goed te doen, dan zijn er ook gevolgen voor de passagiers. Ik houd mijn hart vast en hoop dat er geen

gevaren zullen zijn voor de veiligheid van de passagiers en de werknemers op de luchthaven.

Ik kom dan bij mijn tweede reeks vragen. Bij uw diensten speelt het DGLV een rol, omdat het zorgt voor de veiligheid van de vliegtuigen maar ook voor het respecteren van de rust- en vliegtijden. Ik heb een aantal vragen over het DGLV.

Zijn er het voorbije jaar klachten binnengekomen bij het DGLV over de rusttijden bij Ryanair en bij Brussels Airlines? Indien er klachten zijn binnengekomen, hoeveel waren het er? Welke gevolgen hebt u eraan gegeven?

Hoeveel controles zijn er het voorbije jaar uitgevoerd door de luchthaveninspecteurs op de vlieg- en rusttijden van de piloten en het cabinepersoneel? Welke overtredingen zijn er vastgesteld?

Na een audit van het DGLV door het EASA in maart 2021, die betrekking had op het vliegend personeel, stelde het EASA ernstige en kritieke tekortkomingen vast op het niveau van het directoraat. U hebt hier zelf al eens aangegeven dat er bijkomende tewerkstelling zou komen. Is die tewerkstelling er nu? Zijn die extra 29 voltijds equivalenten begonnen? Hoeveel personeelsleden telt het DGLV vandaag? Hoeveel waren er in 2021 in voltijds equivalenten? Functioneren zij volgens u naar behoren?

22.02 Frank Troosters (VB): *Het rommelt al enige tijd in de luchtvaartsector. Bij diverse luchtvaartbedrijven zoals o.a. Brussels Airlines en Ryanair heeft onvrede over het personeelsbeleid ertoe geleid dat nieuwe stakingen in het vooruitzicht worden gesteld. Gezien de bijzonder drukke vakantieperiode eraan komt waarin vele mensen op reis vertrekken zouden de aangekondigde acties dus voor een grote chaos en vele vertragingen voor de vliegtuigreizigers kunnen zorgen.*

Welke maatregelen heeft de minister genomen (of zal nemen) om een vlot vliegverkeer aan de passagiers op de luchthaven van Brussel-Nationaal te garanderen?

Zal de minister acties ondernemen indien het sociaal overleg tussen werkgevers en vakbonden geen oplossing kan bieden aan de huidige sociale onvrede? Zo ja, welke?

In de week van maandag 20 juni jl. werd de luchthaven van Zaventem getroffen door diverse stakingen en vakbondsacties vanwege het personeel van Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen Ryanair en Brussels Airlines. Op maandag 20 juni werden alle vertrekkende vluchten geschrapt. Naar schatting 30.000 reizigers werden hierdoor getroffen.

Wat is de geschatte financiële schade voor Brussels Airport als gevolg van de protestacties?

Waren deze acties/stakingen te voorkomen?

Welke maatregelen zal de minister nemen om de concurrentiepositie van Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen te ondersteunen?

22.03 Minister Georges Gilkinet: *Mevrouw Vindevoghel, ik ben bevoegd voor de luchtvaart. Ik heb echter geen voogdij over privébedrijven zoals Aviapartner of BAC, wel over het DGLV of het directoraat-generaal Luchtvaart. Er is een staking en dan krijg ik vragen over de luchtvaartmaatschappijen. Ik ben niet de baas van Brussels Airlines of Ryanair. Uw vragen moeten wel geloofwaardig zijn. Het is al te gemakkelijk om over allerlei dingen vragen te stellen waarvoor de federale regering of de minister niet bevoegd is.*

Ik ben op de hoogte gebracht van de staking op Brussels Airport op maandag 20 juni. Het besluit om de luchthaven te sluiten was gecoördineerd en vond plaats in de context van de nationale actie van dezelfde dag en reikte derhalve verder dan de luchtvaartsector. Wegens de nationale actiedag hebben 24.500 vertrekkende passagiers en 26.500 aankomende passagiers niet kunnen reizen via de luchthaven. Ik beschik niet over informatie van de betrokken privévluchtvaartmaatschappijen over de later in de week ondernomen acties bij Brussels Airlines en Ryanair. Ik heb geen voogdij over Brussels Airlines of Ryanair. Voorts is Brussels Airport Company een privéonderneming. Ik verwijs u door naar de minister van Financiën voor verdere antwoorden op uw vragen.

In ons land hebben arbeiders het recht om te staken. Dit stakingsrecht is gewaarborgd en ik hecht daar zeer aan. Als het aan de vakbonden en de directie van de luchthavenbedrijven is om de dialoog aan te gaan en intern tot akkoorden te komen, lijkt de bescherming van het statuut van de werknemers mij nuttig om toekomstige stakingen te voorkomen.

De cijfers met betrekking tot de controles en de klachten bij Brussels Airlines zijn niet onmiddellijk beschikbaar en worden momenteel verzameld. Wat Ryanair betreft, de controles op de vlieg- en rusttijden van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen vallen niet onder de bevoegdheid van het DGLV. Mijn diensten hebben dus geen klachten over deze problematiek ontvangen. Deze vragen moeten aan de minister bevoegd voor Werk worden gesteld. Ik ben er echter voorstander van dat de werknemers van Ryanair die vanuit België werken van de Belgische sociale zekerheid kunnen genieten.

De 29 voltijds equivalenten bij het DGLV zijn als volgt verdeeld: 13 VTE's in dienst getreden, 2 VTE's gepland om in dienst te treden, 5 selecties in uitvoering, 5 selecties zonder resultaat, doordat er geen correcte of bevoegde kandidaat was, waardoor nieuwe acties nader te bepalen zijn, en 4 specifieke ICT-selecties in uitvoering.

Dat is alles wat ik u kan meedelen.

22.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik vind dit hallucinant. Als minister van Mobiliteit bent u ervoor verantwoordelijk om te zorgen dat mensen die op vakantie gaan ook kunnen vertrekken. Gelet op de huidige situatie op de luchthaven, vraag ik mij af welke minister verantwoordelijk zal zijn als er morgen op de luchthaven een ongeluk gebeurt.

22.05 Georges Gilkinet, ministre: Nous avons pris la décision de ne pas ouvrir l'aéroport car il n'était pas en mesure d'assurer la sécurité des citoyens qui comptaient s'y rendre, ceci à la suite d'une action de grève, qui est un droit des travailleurs. Dès le lendemain de la grève, l'aéroport a été ouvert et toutes les conditions de sécurité ont été réunies. Cela relève de ma compétence, via la Direction générale Transport aérien (DGTA). Nous assurons les contrôles nécessaires en matière de sécurité, y compris pour que les personnes qui souhaitent prendre l'avion, que vous évoquez, puissent le faire dans de bonnes conditions. C'est tous les jours le cas, sauf les jours où il y a une grève.

22.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dat was niet mijn vraag, mijnheer de minister. Het gaat erom dat er vandaag een heleboel problemen zijn op de luchthaven. De minister draagt de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat de arbeidsomstandigheden op de luchthaven zodanig zijn dat (...)

22.07 Georges Gilkinet, ministre: Aviapartner est-elle une société privée ou publique, madame Vindevoghel? Soyons sérieux! Est-ce ou non de ma compétence?

22.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Veiligheid is uw verantwoordelijkheid!

22.09 Georges Gilkinet, ministre: Oui et c'est la raison pour laquelle nous avons engagé des personnes. Aviapartner est un bagagiste. Il faut rester sérieux. Est-ce oui ou non de ma compétence?

22.10 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Vous n'êtes pas compétent pour Aviapartner, mais bien pour la sécurité.

22.11 Georges Gilkinet, ministre: Ni pour les services privés qui assurent la sécurité. Je suis compétent pour la DGTA et je mets tout en œuvre pour que tout fonctionne au mieux au niveau de la DGTA.

22.12 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Als de overheid wel in staat is om de zaken op Schiphol aan te pakken en om ervoor te zorgen dat de passagiers kunnen vertrekken terwijl u zegt dat u daarvoor niet bevoegd bent, dan moeten we van Brussels Airport misschien opnieuw een overheidsbedrijf maken om de problemen op te lossen, mijnheer de minister! Ik verzeker u dat er ongelukken zullen gebeuren en dan weet ik niet wie daarvoor de verantwoordelijkheid zal nemen. Als iemand die daar niet bekwaam voor is een vliegtuig moet laden en lossen, zonder dat er verder aandacht aan wordt besteed, dan zal dat slecht aflopen!

De PVDA wil dat er een noodplan komt voor de zomer, zodat onze reizigers op vakantie kunnen vertrekken en zodat de mensen die op de luchthaven werken in goede omstandigheden hun werk kunnen doen. Bovendien hebt u wel een grote verantwoordelijkheid jegens het DGLV. Op het terrein hoor ik dat de EASA-akkoorden niet gerespecteerd worden. Er zullen klachten binnenkomen! Dat kan ik u wel verzekeren.

22.13 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, omdat ik mij als Limburger grote zorgen maak over de toekomst van het Zennepad, zal ik u gewoon danken voor uw antwoord.

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

23 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De omzetting van een buitenlands rijbewijs naar een Belgisch rijbewijs" (55028527C)

23 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'échange d'un permis de conduire étranger contre un permis belge" (55028527C)

23.01 Wouter Raskin (N-VA): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Enige tijd geleden heb ik u al eens een schriftelijke vraag gesteld over dit onderwerp (nr. 0204, bulletin B035). Een niet-Europees nationaal rijbewijs kan in ons land slechts omgewisseld worden tegen een Belgisch rijbewijs als aan enkele voorwaarden is voldaan.

Eén van die voorwaarden luidt dat het rijbewijs verkregen moet zijn in de periode waarin de houder ervan niet ingeschreven was in België. Die voorwaarde zorgt soms voor problemen, wanneer een persoon beschikt over een geldig niet-Europees rijbewijs, maar dit laat hernieuwen terwijl hij reeds in België woont, bijvoorbeeld omdat het onleesbaar is geworden.

De strikte toepassing van deze voorwaarde creëert in mijn ogen een onverantwoord verschil in behandeling tussen personen die zich in gelijke omstandigheden bevinden. Laat mij dit illustreren met een voorbeeld:

Persoon X en Y behalen in hetzelfde land een niet-Europees rijbewijs categorie B in 1994. Sinds 2010 wonen zij beiden officieel in België. Terwijl persoon X zijn oorspronkelijke rijbewijs nog in goede staat in handen heeft, is het rijbewijs van persoon Y intussen onleesbaar geworden. Hij vraagt in zijn land van oorsprong een hernieuwd rijbewijs aan. Omdat de afgifte datum van dit document dateert van na zijn aankomst in België, zal hij zijn rijbewijs niet meer kunnen omwisselen in ons land. Nochtans heeft hij zijn rijbewijs op hetzelfde moment behaald als persoon Y en is hij eveneens op hetzelfde moment naar België gekomen.

Mijn vragen aan u:

1. Wat is de ratio legis voor dit verschil in behandeling? Op welke manier wordt dit verschil in behandeling gerechtvaardigd?

2. Waarom wordt ervoor gekozen om de datum van afgifte van het document als maatstaf te nemen en niet de datum van het effectief behaald hebben van het oorspronkelijk rijbewijs?

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, naast de voorwaarde met betrekking tot de inschrijving in België geldt eveneens de voorwaarde dat het om te wisselen buitenlands rijbewijs afgegeven moet zijn in het land waar de houder op dat moment zijn gewone verblijfplaats had.

De vrijstelling van het theoretisch en praktisch rijbewijs geldt enkel voor houders van een buitenlands rijbewijs afgegeven overeenkomstig de voorwaarden inzake internationaal wegverkeer die van toepassing zijn of waarvan de geldigheid is erkend krachtens door de Koning gesloten akkoorden.

Aangezien in de Verdragen van Genève en Wenen over het wegverkeer enkel sprake is van de afgifte datum en van die voorwaarden en aangezien hiervan tot dusver in geen enkel bilateraal akkoord werd afgeweken, maakt de federale overheid ook enkel van die datum gebruik om de ter omwisseling aangeboden buitenlandse rijbewijzen aan de reglementaire voorwaarden te toetsen.

Bij de behandeling van de omwisselingsaanvragen is doorheen de jaren gebleken dat de vermelding van data op heel verschillende wijze gebeurt door de landen waarvan de rijbewijzen in België erkend zijn. Bij hernieuwing of vervanging wordt soms de datum van eerste aangifte als afgifte datum vermeld, dan weer de datum waarop het document hernieuwd of vervangen werd. In sommige gevallen wordt de datum van hernieuwing of vervanging afzonderlijk vermeld. Andere landen vermelden helemaal geen datum van afgifte, maar enkel een datum waarop de geldigheid verstrijkt.

Om de aangehaalde problematiek aan te pakken, wordt sinds 2019 in voorkomend geval de datum van de

eerste afgifte, vervanging of hernieuwing van het voorgelegde document in aanmerking genomen. Daarbij moet die datum uiteraard op het betreffende rijbewijs vermeld staan. Zo kan de datum die het gunstigst is voor de aanvrager worden gebruikt voor de toetsing aan de reglementaire voorwaarden voor omwisseling.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, je tiens à préciser que cette salle de réunion ne dispose pas de minuteur. Il n'est donc pas simple de présider quand il y a des interruptions. Mais je serai désormais attentif au temps de parole, en ne manquant pas de regarder l'horloge qui se trouve sous mes yeux. Cela dit, je ne doute pas que la suite de notre réunion se déroulera dans la sérénité.

24 Vraag van Dieter Vanbesien aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van gronden rond het Zennepad door de NMBS" (55028595C)

24 Question de Dieter Vanbesien à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente par la SNCB de terrains entourant le Zennepad" (55028595C)

24.01 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het stadsbestuur van Halle heeft in 2012 zijn verlangen kenbaar gemaakt om een perceel van de NMBS over te kopen. Een jaar later ging de NMBS-Holding principieel akkoord met de verkoop van de gronden indien men tot een overeenkomst kon komen over de prijs en op voorwaarde dat OVAM het vereiste bodemattest leverde. In 2017 was er nog een samenkomst, waarbij zowel de vertegenwoordigers van de NMBS als die van Infrabel aanwezig waren. Ook hier werd de intentie van een eigendomsoverdracht van de NMBS aan de stad Halle besproken en door de NMBS opnieuw principieel goedgekeurd. In 2020 werd het dossier bij de NMBS overgedragen en sindsdien liet men het stadsbestuur van Halle weten dat de NMBS de gronden openbaar zou verkopen aan de hoogste bidder, ondanks de eerder gemaakte afspraken en ondanks dat de stad Halle het Zennepad een openbare bestemming wil geven en ook over een concessie beschikt voor het gebruik van een deel van die gronden. De verkoop heeft nog niet kunnen plaatsvinden, doordat Infrabel en de NMBS een eigendomsdispuut hebben over de betreffende gronden.

Bent u op de hoogte van het dossier? Wat is uw oordeel over de evolutie ervan?

Wat is de reden dat de NMBS terugkomt op eerder gemaakte afspraken en nu kiest voor een openbare verkoop aan de hoogste bidder? Wat is het interne beleid van de NMBS wat de verkoop van gronden in haar eigendom betreft? Is dat beleid tijdens deze legislatuur gewijzigd en is dat misschien de verklaring voor de gewijzigde positie in het dossier van het Zennepad?

24.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Vanbesien, ik begin met mijn antwoord op uw laatste vraag en zal dan antwoorden op uw specifieke vragen. Mijn kabinet wordt vaak aangesproken over de vastgoedtransactie van de NMBS, in dit geval Halle, door gemeenten of andere belanghebbenden. Het is voor mij van essentieel belang dat de gemeenten of andere belanghebbende partijen naar behoren over de procedure worden geïnformeerd in alle transparantie.

Allereerst wil ik u herinneren aan de procedure die de NMBS volgt in het kader van haar vastgoedoperatie, met inachtneming van de geldende wettelijke verplichtingen, in het bijzonder de wet op de overheidsbedrijven van 1991.

Zodra het besluit is genomen om een goed te koop aan te bieden, publiceert de NMBS de uitnodiging tot inschrijving voor het betreffende goed, met vermelding van de belangrijkste verkoopvoorwaarden en de minimumprijs, die vooraf is bepaald op basis van een interne en externe evaluatie. Kandidaten hebben gemiddeld drie maanden de tijd om een bod uit te brengen.

In dat verband is de NMBS wettelijk verplicht de algemene beginselen van gelijkheid, niet-discriminatie en transparantie na te leven. Die beginselen vereisen dat elke overdracht van zakelijke rechten wordt voorafgegaan door een passende bekendmaking en wordt georganiseerd in het kader van een concurrerende aanbestedingsprocedure, die openstaat voor alle openbare en particuliere exploitanten.

De NMBS organiseert systematisch een aanbesteding, voorafgegaan door een adequate publiciteit. De gemeenten worden eveneens op de hoogte gebracht van de voornemens van de NMBS, met name door middel van de verzoeken om stedenbouwkundige informatie die nodig zijn voor de operatie. Na afloop van de termijn voor de indiening van de offerte opent een jury de inschrijvingen en controleert ze de wettigheid ervan.

De NMBS is ook verplicht tegen de marktprijs te verkopen, met inachtneming van het Europese mededingingsrecht, met name de strenge regels inzake staatssteun. Die beginselen zijn van toepassing op elke overheidsinstantie, ongeacht haar machts- of bevoegdheidsniveau. Van die beginselen kan slechts in uitzonderlijke gevallen worden afgeweken om relevante en voldoende redenen van algemeen belang of in geval van bijzondere omstandigheden van de operatie, zoals de overdracht van een enclave aan de eigenaar van het aangrenzende terrein. Bovendien bepaalt artikel 14 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 betreffende de institutionele hervormingen dat de gewestelijke wetgever geen recht van voorkoop mag instellen voor - ik citeer -, "openbare goederen die tot het federale openbare of particuliere domein behoren". De bedoeling van de wetgever, uitgelegd in de parlementaire werkzaamheden, was om het begrip "vermogen in het federale publieke en private domein" een ruimere draagwijdte te geven dan enkel het vermogen van de federale Staat, en dus ook het vermogen te omvatten van rechtspersonen die door de federale Staat zijn belast met de uitvoering van een opdracht van openbare dienst, zoals de NMBS. Dat is het vigerende wettelijke kader.

Ik acht het echter zelf van essentieel belang dat de openbare spoorwegmaatschappijen hun taak van openbare dienstverlening ten volle vervullen. Behalve de eerder vermelde transparantie is ook een consistente houding van belang. Het is niet voor niets dat ik het beheerscontract van de NMBS heb omgedoopt tot een openbardienstcontract.

Voor uw concrete vraag over Halle bevestigt de NMBS mij dat de valorisatie van het terrein van het Zennepad nog dit jaar gepland is.

Ten slotte, ik heb aan de NMBS ook meer uitleg gevraagd over de historiek van het dossier alsook over de evolutie van haar standpunten in de materie. Ik heb op mijn vraag echter nog geen concrete antwoorden gekregen.

24.03 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het wettelijke kader is mij duidelijk. Ik blijf echter nog op mijn honger over de precieze case. Ik begrijp echter uit uw antwoord dat u daarover nog informatie zal krijgen van de NMBS. Ik zal de vandaag verkregen informatie alvast bezorgen aan de lokale bestuurders van de stad Halle.

Het is belangrijk dat in 2022 de overdracht kan gebeuren, omdat de gemeente aan het domein een openbare bestemming wil geven en daar subsidies tegenover staan. Die subsidies kunnen zij enkel tot eind 2022 krijgen. Er moet dus voort worden gemaakt.

Ik reken erop dat u mij de antwoorden bezorgt, zodra u die van de NMBS krijgt.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55028650C van de heer Troosters werd verwezen naar de commissie voor Energie.

25 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Graffiti op de treinen" (55028606C)

25 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les graffitis sur les trains" (55028606C)

25.01 Frank Troosters (VB): *Het rollend materiaal van de NMBS wordt regelmatig het doelwit van graffiti-vandalisme. Zo bedroeg de totaalkost voor het verwijderen van graffiti en vandalisme aan de treinstellen in 2021 meer dan 6,4 miljoen euro.*

Helaas zijn de nieuwe M7-locomotieven die sinds vorige zomer rondrijden intussen ook al beschilderd door graffiti-vandalen.

Welke maatregelen zijn of zullen worden genomen om het rollend materiaal van de NMBS te beschermen tegen graffiti-vandalisme of andere vormen van vandalisme?

25.02 Minister **Georges Gilkinet**: Graffiti en alle mogelijke andere vormen van beschadiging aan publiek of privaat eigendom vallen onder de term vandalisme. Treinen en stations zijn alomtegenwoordig in ons land en ontsnappen helaas niet aan vandalisme.

De NMBS verliest, jammer genoeg, handenvol geld aan de schoonmaak of reparatie van beschadigde infrastructuur en aan de inzet van technische en menselijke bewaking. Bovendien wordt het milieu bedreigd door het gebruik van gevaarlijke producten, nodig bij de schoonmaak. Vaak wordt graffiti gelinkt aan onwettig verkeer op het spoorwegdomein. In het algemeen kan de NMBS stellen dat graffiti en vandalisme bijdragen aan het onveiligheidsgevoel van haar klanten en buurtbewoners en schade toebrengen aan haar imago.

De NMBS beschikt over een heel arsenaal aan maatregelen die worden bepaald op basis van een risicoanalyse. Deze houdt onder meer rekening met de concentratie van feiten van graffiti, de aard van het materieel dat beschermd moet worden en de toegankelijkheid van de plaatsen waar haar treinen geparkeerd staan. Een afgesloten site is uiteraard makkelijker te beveiligen dan een open, uitgestrekte bundel.

Verschillende technische preventiemiddelen, zoals bewakingscamera's, kunnen worden geplaatst op een site waar veel vandalisme wordt gepleegd. Het voordeel van deze laatste is dat ze verbonden zijn of gekoppeld worden aan inbraakdetectiesystemen. Er kunnen ook andere maatregelen worden getroffen, of het nu gaat om het opdrijven van de bewakingsrondes of de versterking van de fysieke en/of technologische maatregelen. In sommige bundels, waar dit soort vandalisme in het weekend voorkomt, worden ook de kuisploegen versterkt.

Om haar reizigers, personeel en goederen te beschermen, beschikt de NMBS ook over Securail en een interne bewakingsdienst, B-Security. Zij doet ook een beroep op een bewakingsfirma voor bepaalde taken waarvoor geen spoorwegexpertise is vereist. Het Belgische spoorwegnet is echter zeer uitgebreid en het zal nooit mogelijk zijn om overal de klok rond constant fysieke aanwezigheid te garanderen. Er moeten dan ook technologische middelen worden ingezet, met name in het kader van de bescherming van goederen.

Graffitispuiters of taggers zijn zeer moeilijk te identificeren. De NMBS blijft echter bereid om samen te werken met de politie, indien de gerechtelijke autoriteiten en de politiediensten een actieplan tegen graffiti opzetten.

De NMBS zal er alles aan doen om sporen van vandalisme door graffiti zo snel mogelijk te verwijderen om de daders zo geen genoegdoening van hun daden te geven.

25.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik ga mee in uw verhaal. Het is onmogelijk om de klok rond overal alles in het oog te houden en te beschermen. Dat kan helaas niet. Ik hoor ook graag dat er wordt gekeken naar detectiesystemen, bewakingshonden en -firma's. Alles wat onze treinen kan vrijwaren van dat soort vandalisme, is wat mij betreft aan te moedigen, want ik vind het eigenlijk ongelofelijk jammer dat die nieuwe M7-treinen al met graffiti bespoten zijn. Dat is ontzettend jammer.

Een tip die ik wil meegeven, is om daarover in de NMBS-stations eens een sensibiliseringscampagne te houden. Kortom, alles wat kan helpen om de schade te beperken – het kost immers ook heel veel geld en energie van kuisploegen – juichen wij toe.

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

26 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding Hamont-Weert" (55028617C)**

26 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière Hamont-Weert" (55028617C)**

26.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, het is niet mijn bedoeling om u op de kast te jagen,

maar ik heb deze vraag meteen na het stellen van mijn vorige vraag over de spoorverbinding Hamont-Weert ingediend. Hebt u omtrent dat dossier nog enig nieuws?

26.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, het wordt inderdaad blijkbaar traditie om tijdens elke commissievergadering op dat dossier terug te komen.

Op 8 juni 2022 heb ik een op dat moment volledig beeld geschetst over de spoorverbinding Hamont-Weert als antwoord op vragen van uzelf en de heer Raskin. Zoals ik toen al aanhaalde, zijn aan de Belgische kant van de grens alle werkzaamheden uitgevoerd en is het spoor volledig geëlektrificeerd tot Hamont. De bal ligt nu in het kamp van onze noorderburen. Dat zijn nu eenmaal de spelregels van de democratie. Zoals u weet, laat ik niet na om bij elk contact met mijn Nederlandse collega de interesse van België in de verbinding Antwerpen-Hamont-Weert te benadrukken.

Op donderdag 9 juni 2022 vond er in de Tweede Kamer van het Nederlandse Parlement een debat plaats over het spoor. Het dossier Hamont-Weert kwam daarbij eveneens aan bod. Ik citeer wat staatssecretaris Heijnen tijdens dat debat heeft gezegd: "Heel terecht dat er gevraagd wordt naar de verbinding Weert-Hamont. Ik ben het gewoon echt oprecht nog aan het uitzoeken. Ik heb dus toch even de ruimte nodig om een en ander goed op een rij te zetten, om die agenda uiteindelijk haalbaar en realistisch te laten zijn." Met andere woorden, de staatssecretaris geeft duidelijk aan zich nog verder in het dossier te willen verdiepen, als ik dat goed vertaal.

Uiteraard zullen mijn kabinet en mijn administratie dat punt opnieuw aan bod laten komen op de eerstvolgende vergadering van de bilaterale stuurgroep België-Nederland in september 2022.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55027512C de Mme Sophie Rohonyi et les questions jointes n° 55028427C de Mme Kattrin Jadin et n° 55029009C de Mme Sophie Rohonyi sont reportées.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 55.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.