

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

du

MERCREDI 5 OCTOBRE 2022

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 5 OKTOBER 2022

Namiddag

Le développement des questions et interpellations commence à 14 h 45. La réunion est présidée par M. Jean-Marc Delizée.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.45 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

- 01** Actualiteitsdebat over het energieverbruik bij de NMBS en Infrabel en toegevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het elektriciteitsverbruik van de NMBS" (55029840C)
 - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de energiecrisis voor de NMBS" (55029933C)
 - Joris Vandebroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiekosten van de NMBS" (55029936C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik bij de NMBS" (55030023C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik bij Infrabel" (55030024C)
 - Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het energieverbruik en de energiekosten van de NMBS en Infrabel" (55030065C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiën van de NMBS" (55030414C)
 - Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energiecrisis en het beheer ervan bij de NMBS en Infrabel" (55030640C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De budgettaire maatregelen voor het spoorvervoer" (55030747C)
 - Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de gestegen energieprijzen op de NMBS" (55030808C)
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiekosten van de NMBS en Infrabel" (55030856C)
 - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de energieprijzen" (55030869C)
 - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De energiebesparing bij de spoorbedrijven" (55030875C)
- 01** Débat d'actualité sur la consommation énergétique de la SNCB et Infrabel et questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'électricité de la SNCB" (55029840C)
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences de la crise énergétique pour la SNCB" (55029933C)
 - Joris Vandebroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les coûts énergétiques de la SNCB" (55029936C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie à la SNCB" (55030023C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie chez Infrabel" (55030024C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consommation d'énergie et les coûts énergétiques de la SNCB et d'Infrabel" (55030065C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les finances de la SNCB" (55030414C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la crise énergétique et sa gestion à la SNCB et chez Infrabel" (55030640C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures budgétaires concernant le transport ferroviaire" (55030747C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de la hausse des prix de l'énergie sur la SNCB" (55030808C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les coûts énergétiques de la SNCB et d'Infrabel" (55030856C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence du prix de l'énergie" (55030869C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les économies d'énergie dans les entreprises ferroviaires" (55030875C)

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

Als grootste elektriciteitsverbruiker van dit land voelt de NMBS de energiecrisis als geen ander. Naar verwachting zou het energieverbruik van de NMBS dit jaar 100 miljoen euro hoger liggen dan in 2020.

In maart van dit jaar ging men nog uit van een totale meerkost van 61,5 miljoen euro waarna het spoorbedrijf een compensatie van 64,6 miljoen euro kreeg in april 2022.

De NMBS zal diverse maatregelen nemen om zoveel mogelijk energie te besparen. Zo zullen treinbestuurders cursussen krijgen om zuiniger te rijden. Ook het gebruik van nieuwe treinstellen zou tot een elektriciteitsbesparing moeten leiden.

1. Welke bijkomende financiering zal de minister vragen voor de NMBS ter compensatie van de hoger uitgevallen meerkost voor elektriciteit?
2. Op welke termijn zullen deze extra middelen beschikbaar gesteld worden?
3. Welke zal de geschatte besparing zijn die gerealiseerd moeten worden via zuiniger rij- en remgedrag door de treinbestuurders? (GWH & Euro)
4. Zal (en zo ja, welk) dit effect hebben op de stiptheid van de treinen?
5. Zal de hogere elektriciteitsfactuur voor de NMBS in de toekomst geheel of gedeeltelijk worden doorgerekend aan de reizigers middels een verhoging van de ticket- en/of abonnementsprijzen?
6. Zo ja, in welke mate zal dit het geval zijn?

01.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik heb meerdere vragen ingediend en zal die in een iets uitgebreidere toelichting bundelen.

Mijnheer de minister, het is alle hens aan dek voor de financiering van ons land, voor de begroting. Dat geldt des te meer voor het spoorbeleid.

De spoorweg is een van de grootverbruikers van energie in dit land. De VRT berichtte twee maanden geleden al over de stijging van de energiefactuur voor de NMBS, die zou toenemen met meer dan 100 miljoen euro. De verwachting was toen dat die nog eens zou verdubbelen in 2023.

De spoorwegen, de NMBS en Infrabel samen, hebben in totaal 28.000 medewerkers. De impact van inflatie en de indexering van lonen is voor die bedrijven natuurlijk gigantisch, het gaat over enorme bedragen. In de plenaire vergadering twee weken geleden verklaarde u al dat de NMBS geconfronteerd wordt met een stijging van de elektriciteits- en personeelskosten van bijna 27 %.

Daarbovenop zitten we met enkele grote bouwwerken, stationsprojecten van honderden miljoenen euro's, terwijl ook de bouwrijzen in ernstig stijgende lijn zijn. In antwoord op mijn vragen over de financiering hebt u al gezegd dat dit voor de NMBS geen euro meer kost omdat de NMBS enkel met vaste contracten werkt, maar ik heb moeite om dat te geloven, gelet op de huidige stand van de bouwsector.

Hoe het ook zij, de cijfers zijn behoorlijk rampzalig. In de aanloop naar de begrotingsgesprekken geven Infrabel en de NMBS al aan, natuurlijk ook met het oog op de nieuwe beheerscontracten, dat zij samen 3,2 tot 3,4 miljard euro nodig hebben.

In een artikel van *L'Echo* wordt u geciteerd met de uitspraak dat u een nog veel hoger budget dan 3,4 miljard euro wenst. U bevestigt dat hier, waarvoor dank. Het artikel in kwestie alludeerde alleszins op een bedrag van 5 miljard euro, wat een stevige smak geld is.

Ik heb hierover heel veel vragen.

Eerst en vooral heb ik vragen over het concrete financiële plaatje. Hoeveel bedraagt nu precies de recentste schatting van de impact van de stijgende energieprijzen bij de NMBS en Infrabel? Hoeveel bedraagt de recentste schatting van de toename van de personeelskosten voor dit jaar en voor volgend jaar? Hoeveel moet de NMBS in het lopende werkjaar 2022 lenen om haar rekeningen te kunnen betalen?

Hoeveel bijkomend budget voor de NMBS vraagt u nu precies aan de federale regering? Het zal in totaal over meer dan 3,4 miljard euro gaan. Klopt het bedrag van 5 miljard euro waarvan sprake in *L'Echo*, of is dat uit de lucht gegrepen? Waarom vraagt u bovendien een hoger budget dan de spoorbedrijven zelf aangeven nodig te hebben? Elke beleidsmaker moedigt vandaag zijn of haar administratie aan om het met iets minder te doen. Waarom gaat u de omgekeerde richting uit?

In de pers stelt u dat het over productieve extra uitgaven zou gaan die zich terugbetalen op termijn. Hoelang is de terugverdientijd van de maatregelen die u voorstelt? Wat is de *return on investment* van de door u voorgestelde maatregelen? Een en ander doet mij vermoeden dat dat niet is berekend.

Ik heb ook enkele vragen over de impact op de spoorbedrijven zelf en op hun dienstverlening. U hebt aangegeven dat u een tegenstander bent van tariefverhogingen of dat u die wenst te compenseren in de btw. U wilt ook niet snoeien in het treinaanbod en de stations. Dat zijn duidelijke standpunten, maar hoe moet of kan de NMBS volgens u dan wel besparen? Welke mogelijkheden en denkplaatjes liggen daarover op tafel? Welke maatregelen worden genomen door de NMBS en Infrabel om het met minder elektriciteit te doen in de backoffice en in de dienstverlening?

Wat is precies uw standpunt over mogelijke tariefverhogingen ten gevolge van de energieprijzen? U spreekt in dat verband over een verlaging van de btw, maar betekent dat dat een prijsstijging ten dele wordt doorgerekend in de ticketprijzen?

Werken de NMBS en Infrabel aan een noodplan voor wanneer deze winter energie schaars zou worden? Als de energie gerantsoeneerd wordt, heeft dit natuurlijk een enorme impact op de dienstverlening. Wij moeten natuurlijk vermijden dat er black-outs optreden. Is er een noodplan? Wat houdt dit in?

In de tijd van mevrouw Marghem was er het afschakelplan voor energie. Krijgt dit nu een update? Wat betekent dit voor de spoorwegen?

01.03 Josy Arens (Les Engagés): *Monsieur le Ministre, la flambée des prix de l'énergie a un impact majeur sur le rail.*

La SNCB prévoit 200 millions d'euros supplémentaires en 2023 rien que pour le coût de sa consommation d'énergie.

D'autre part, la SNCB estime qu'elle devra déboursier 160 millions d'euros pour couvrir l'indexation salariale de ses employés.

Monsieur le Ministre,

Confirmez-vous ces montants ?

L'Etat va-t-il intervenir pour les compenser?

La SNCB va-t-elle devoir prendre des mesures pour parvenir à payer ces factures?

Des suppressions de trains sont-elles à craindre dans les prochains mois?

01.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik kan het vrij kort houden.

Ik kan mij grotendeels aansluiten bij de vraag die collega Roggeman naar voren heeft gebracht.

De stijging van de kosten om het spoorvervoer te organiseren baart ons allemaal zorgen. Wij moeten bekijken hoe wij daarmee op een verstandige manier kunnen omgaan en welke maatregelen de bedrijven zelf kunnen nemen om de kosten onder controle te houden, zonder dat de reiziger daar het slachtoffer van wordt. Ik meen dat daar verder ter zake niet al te veel taboes moeten zijn.

Ik verwijs verder naar mijn ingediende vraag.

In deze energiecrisis ontsnapt niemand aan de prijsstijgingen op energie, en dat geldt bij uitstek voor NMBS en Infrabel.

Eind augustus schreef De Standaard dat de energiefactuur van de NMBS 100 miljoen euro hoger ligt dan in 2020 het geval was. In april werd reeds een compensatie van 82 miljoen euro toegekend om de indexering van de lonen en de stijgende energieprijzen in het voorjaar te dekken. Datzelfde artikel meldt ook dat u voor 2023 al om extra budget vroeg.

1. Op hoeveel extra budget rekent de minister om de verwachte kosten voor 2023 te kunnen dekken?
2. Welke andere opportuniteiten ziet de minister om de inkomsten van de NMBS te verhogen?
3. Op welke manieren proberen bedrijven als NMBS en Infrabel nu reeds energie te besparen om zo de kosten te drukken? Hebben zij opdracht gekregen om zuiniger om te springen met energie?

01.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la crise énergétique à laquelle le pays fait face expose la fragilité énergétique de nos entreprises ferroviaires (la SNCB en particulier). Dès lors, pourriez-vous confirmer les mesures prises et à l'étude et voir si, sur le plan structurel, la SNCB et Infrabel envisagent de prendre des mesures ou de remettre sur le métier des mesures plus structurelles afin d'être moins dépendants sur le plan énergétique? La problématique est cruciale et d'actualité.

01.06 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le président, on l'a dit: la SNCB est le plus gros consommateur d'électricité en Belgique.

En raison de la hausse des prix de l'énergie, la SNCB a annoncé une hausse du coût de cette consommation, estimé à 223 millions en 2022 et à 432 millions en 2023, tandis qu'il s'élevait à 123 millions en 2020.

Monsieur le ministre, pouvons-nous obtenir votre retour sur ces chiffres? Quelles initiatives sont-elles envisagées pour faire face à cette situation?

Il nous est parvenu que le gouvernement discutait avec la SNCB d'une compensation qui concernerait notamment les coûts énergétiques et le maintien de l'offre. Pouvons-nous obtenir des informations à ce sujet? Le montant de cette compensation a-t-il déjà été arrêté? Celui-ci compensera-t-il le coût énergétique?

Pouvez-vous nous garantir que la hausse de la facture n'impactera pas l'offre de transport, la ponctualité des trains, les tarifs, ainsi que le personnel?

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij zitten in een zware energiecrisis, zowel voor de NMBS als voor de gewone werkmensen. Ik ben niet meer van de jongsten, maar ik heb nog nooit in mijn leven meegemaakt dat mensen bang zijn om hun verwarming aan te zetten. Dat hoor ik nu elke dag.

Ik begrijp dus ook dat de prijs voor het energieverbruik van de NMBS en Infrabel zal verdubbelen tegen 2023. We spreken van 432 miljoen euro, samen meer dan 700 miljoen euro extra voor de NMBS. De NMBS zegt wel dat zij maatregelen zal nemen om de temperatuur wat te verlagen en de lichten vaker zal doven, maar dat zijn allemaal kleine symbolische acties die het fundamentele probleem niet oplossen. Daarom vraagt de NMBS nu ondersteuning door de overheid.

Wij hebben ons geïnformeerd en bij de Nederlandse Spoorwegen heeft men blijkbaar een langlopend vast energiecontract met Eneco. Dat vervalt pas in 2024, wat ervoor zorgt dat de Nederlandse Spoorwegen nu veel minder last hebben van de hoge energiekosten. Zij ontlopen 1 miljard euro aan extra kosten.

Heeft de NMBS ook een langlopend energiecontract? Kunt u ons vertellen welke energiecontracten de NMBS en Infrabel op dit moment bezitten?

Hoeveel compensatie vragen onze spoorbedrijven, de NMBS en Infrabel, om hun energiekosten op te vangen? Zal de federale regering onze spoorbedrijven financieel ter hulp schieten?

Zal deze regering de overwinsten van de energiesector met terugwerkende kracht afroemen en gebruiken om de spoorbedrijven te ondersteunen?

Kunt u ons garanderen dat de NMBS niet zal schrappen in haar aanbod wegens de hoge energieprijzen?

01.08 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, iedereen merkt het aan de facturen die binnenvallen: de energieprijzen zijn dramatisch gestegen. Dat is iets wat de NMBS uiteraard ook voelt. De treinmaatschappij is immers de grootste elektriciteitsafnemer van het land. Het grootste deel van hun elektriciteit wordt uiteraard gebruikt om de treinen te laten rijden.

In het verleden heeft de NMBS al maatregelen genomen om energie te besparen. Zo werden er zonnepanelen geïnstalleerd, zijn de nieuwe M7-rijtuigen een pak energie-efficiënter en wordt er geïnvesteerd in nieuwe ledverlichting. Ondanks deze inspanningen zal ook de NMBS geconfronteerd worden met een sterk toegenomen energiefactuur. In 2020 betaalde de NMBS 123 miljoen euro voor elektriciteit. Dit jaar zal deze kostprijs oplopen tot 223 miljoen euro en volgend jaar tot 432 miljoen euro. Daar komt ook bij dat de NMBS met 18.000 werknemers nog altijd een van de grootste werkgevers van het land is en ze dus ook geconfronteerd wordt met een aanzienlijke kostenstijging door de indexering van de lonen. De indexering kost het bedrijf volgend jaar 165 miljoen euro.

De spoorwegmaatschappij en de spoornetbeheerder kregen al respectievelijk 64,6 miljoen euro en 17,4 miljoen euro toegekend ter compensatie van de sterke stijging van de energieprijzen en loonkosten in de eerste helft van dit jaar. Men wil daarnaast de ticketprijzen, overeenkomstig de beheersovereenkomst, indexeren met 10 %. Dat is echter iets waarvan u geen voorstander bent.

Ik heb drie vragen voor u, mijnheer de minister. Heel wat bedrijven die veel energie verbruiken hebben een strategie om energie aan te kopen via verschillende termijncontracten. Sommige wisten daardoor hun energiekost, ondanks de fel gestegen prijzen, te drukken.

Op welke manier is de NMBS ingedekt om stijgende energieprijzen op te vangen en voor welk deel van de gestegen energieprijzen acht u het wenselijk om die te compenseren met belastinggeld?

Welke energiebesparende maatregelen die op korte termijn kunnen worden ingevoerd neemt de NMBS in overweging?

U bent er geen voorstander van om de ticketprijzen te laten stijgen. U kijkt eerder naar een verlaging van de btw. Hoeveel staat u met dat voorstel en wat is de kostprijs?

01.09 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, nous avons effectivement beaucoup de questions mais c'est un débat qui en vaut la peine et qui est complètement d'actualité.

Geachte collega's, de crisis die wij doormaken is ongezien en genadeloos. Meer dan ooit moet de overheid de burgers beschermen, in het bijzonder zij die het hardst worden getroffen. In die zin heeft de federale regering op 16 september verschillende maatregelen goedgekeurd om de energiefactuur te verlichten.

Ce sont de nouvelles mesures au-delà de celles qui avaient déjà été prises, notamment le tarif social de l'énergie qui protège un Belge sur cinq.

Ook op Europees niveau wordt het werk voortgezet. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het akkoord van de Raad van de EU van afgelopen vrijdag om de overwinsten van elektriciteitsproducenten af te romen, op initiatief van mijn gewaardeerde collega Van der Straeten.

L'idée est donc de capter les surprofits du secteur de l'énergie pour pouvoir les redistribuer vers les citoyens et les entreprises qui en ont besoin.

Uiteraard hebben de hogere energieprijzen ook een impact op de spoorbedrijven. De cijfers van de NMBS zijn gekend. Ze leren ons dat de spoorwegmaatschappij in 2020 voor gas, stookolie en elektriciteit 123 miljoen euro betaalde. Dit jaar zal die factuur volgens verwachting oplopen tot 223 miljoen euro en in 2023 zelfs tot 432 miljoen euro. Deze cijfers roepen op tot actie, zowel op het vlak van investeringen als op het vlak van energiebesparing. De regering buigt zich momenteel over de begroting van de volgende twee jaren, alsook de begrotingstrajecten voor de NMBS en Infrabel voor de komende tien jaar. In dat kader heb ik verschillende pistes op tafel gelegd om ervoor te zorgen dat reizigers zo weinig mogelijk impact van de crisis ondervinden. Zo heb ik inderdaad onder andere voorgesteld om de btw op tickets voor het openbaar vervoer te schrappen.

Voor alle duidelijkheid, dit zou voor mij slechts een eerste stap zijn. Ik zal verder alles uit de kast halen om van de trein de ruggengraat van onze mobiliteit voor iedereen te maken. De crisis mag er niet toe leiden dat de modal shift naar het spoor in het gedrang komt, wel integendeel. Gezien de stand van de gesprekken kan ik daarover nu niet verder in detail treden. Na de commissie komt de kern. Ik kan ook niet meer zeggen over de precieze budgetten. Wij werken er wel hard aan.

Pour ce qui concerne la prise en charge de coûts énergétiques et des coûts de personnel de la SNCB et d'Infrabel pour l'année 2022, le gouvernement a pris ses responsabilités et une première aide a été accordée pour le premier semestre de cette année; le Parlement a voté en commission des Finances ce matin l'aide pour le deuxième semestre 2022. Je vous remercie pour ce soutien. Je remercie également mes collègues pour ce soutien. Il est nécessaire que chaque citoyen, chaque entreprise, *a fortiori* chaque entreprise publique, chaque entreprise de transport public soit aidée à la hauteur des enjeux et des coûts supérieurs qu'elle connaît aujourd'hui.

Le Comité de concertation du 31 août consacré à la crise énergétique a émis une série de pistes pour faire face à la crise énergétique, notamment la réduction de la consommation d'énergies fossiles. En matière de réduction de la consommation, les pouvoirs publics ont un rôle d'exemple à jouer et les sociétés de transport un rôle actif dès lors que le train est le mode de déplacement le plus écologique émettant le moins de CO₂. Ce même devoir d'exemplarité des entreprises publiques ferroviaires est également repris dans la Vision Rail 2040 ainsi que dans les projets de contrats qui doivent être définitivement conclus pour la fin de l'année. C'est pourquoi, à ma demande, la SNCB et Infrabel vont mettre en œuvre une politique de sobriété encore plus forte au sein de leurs bâtiments et installations afin d'économiser l'énergie.

Ik heb daarover een gezamenlijke brief gestuurd aan de CEO's van de twee bedrijven, samen met mevrouw De Sutter. Zij hebben daarop vlug en positief geantwoord. Ik geef een aantal voorbeelden van de maatregelen die door de twee bedrijven zijn genomen.

De NMBS leert haar treinbestuurders nog energiezuiniger te rijden. De vernieuwing van het treinmaterieel zorgt voor nieuwere treinen die minder energie verbruiken, bijvoorbeeld doordat energie tijdens het rijden kan worden teruggewonnen of door de aanwezigheid van ledverlichting.

De NMBS krijgt een betere kennis van haar energieverbruik dankzij de plaatsing van energiemeters op een aantal plaatsen in verschillende treinen.

Tegen 2032 wil ze in alle stations, kantoren en werkplaatsen ledverlichting hebben geïnstalleerd. Defecte verlichting wordt sinds een aantal jaren steevast door ledverlichting vervangen.

De NMBS produceert zelf ook groene stroom. Nu al heeft men meer dan 20.000 zonnepanelen, goed voor een jaarlijkse productie van 6 gigawatt.

De door Infrabel afgekondigde energiebesparende maatregelen focussen op de reductie van het aardgas- en elektriciteitsverbruik en streven naar een reductie van 20 % tot 25 % van het variabele energieverbruik.

Een belangrijke factor in de totale reductie is de effectiviteit van de interne sensibiliseringscampagne tot 10 % minder verbruik. De grootste besparing op elektriciteit zal met de versnelde *rollout* van de intelligente sturing van de wisselverwarming worden gerealiseerd: 40 % minder maandverbruik met een mogelijk besparingspotentieel van 20 % tot 30 %.

À ces mesures s'ajoutent désormais les nouvelles pratiques visant à réduire les coûts de chauffage en baissant les thermostats, comme ailleurs dans la fonction publique fédérale, à 19° dans les bureaux et de 1°

dans les ateliers. Une attention particulière sera réservée à la consommation en veille des appareils. Selon les estimations, ces mesures devraient conduire à une baisse de l'utilisation du mazout et du gaz à la SNCB de 7,5 % et de l'électricité - hors traction ferroviaire - de 3 %.

Je voudrais insister sur le fait que la plus grande part de la consommation d'électricité de la SNCB, surtout, et un peu d'Infrabel vient de l'énergie de traction, qui sert à faire rouler nos trains et qui est donc difficilement compressible, sauf à les mettre à l'arrêt. Je ne le souhaite pas, tout comme les membres de notre commission, issus des différentes régions du pays, qui veulent des trains suffisamment nombreux et ponctuels, aussi bien en semaine que le week-end.

Verder streeft de NMBS bij de aankoop van energie naar een optimale verdeling van het risico, waarbij elektriciteit wordt aangekocht voor een langere periode. Daarvoor wordt zowel met vaste prijzen gewerkt als met variabele.

Pour être tout à fait clair, il s'agit d'un aperçu des mesures déjà prises. Rien n'empêche de proposer des mesures supplémentaires en fonction de l'évolution de la crise. Je pense que chaque opérateur industriel doit se poser la question, *a fortiori* un opérateur public. Je suis en contact permanent à ce sujet avec la direction de la SNCB et celle d'Infrabel. L'efficacité énergétique fait également partie des négociations des nouveaux contrats.

En tant qu'entreprises publiques, la SNCB et Infrabel sont bien conscientes de leur rôle exemplaire à cet égard. Je les remercie de leurs efforts.

Ten slotte, ik reik ook de hand aan mijn gewestelijke collega's bevoegd voor Mobiliteit. In de interministeriële conferentie Mobiliteit bespreken wij verschillende energiebesparende maatregelen, die aan een volgend Overlegcomité inzake energie zullen worden voorgelegd. In hetzelfde kader heb ik het voorstel gedaan om de btw op tickets voor trein, tram en bus naar 0 % te brengen.

Collega's, de inzet is duidelijk, meer dan ooit is de trein, en bij uitbreiding het openbaar vervoer, onze partner in deze crisis. Het is het uur van de waarheid. Het is dan ook onze plicht om voldoende middelen uit te trekken voor de treinreizigers. Ik reken op alle partijen om mij te steunen in dat gevecht. Dat is waarvoor ik strijd als minister van Mobiliteit en, bovenal, van de reizigers.

Un deuxième débat suivra sur la question de la grève de ce jour, qui pourra apporter des compléments d'information. Mais vous connaissez ma conviction – que j'ai affirmée à plusieurs reprises et que je réaffirme ici – sur l'importance du train dans la mobilité du futur, conformément à notre accord de gouvernement particulièrement ambitieux en la matière.

Nous subissons évidemment, comme le reste de la société, des vents contraires. Nous connaissons des difficultés liées notamment au prix de l'énergie, après avoir connu des difficultés avec le covid, qui a fait en sorte qu'il n'y avait plus grand monde dans les trains. Après, nous avons connu des difficultés liées aux inondations dans la partie sud du pays. Mais nous gardons le cap parce que le train, dans un contexte climatique, énergétique et de mobilité tel que nous le connaissons, a un rôle majeur à jouer. C'est ma conviction.

Je suis ambitieux. J'ai mis sur la table des propositions. Le gouvernement a adopté la vision 2040 pour le rail. Vendredi passé, c'était au tour du Plan marchandises pour le rail. Nous avons pris acte, en première lecture, des contrats des deux sociétés. Nous devons conclure la négociation pour la fin de l'année. C'est un élément majeur de notre accord de gouvernement. Il donnera pour dix ans le *direct award* à la SNCB. C'est un signal essentiel.

Il manque une chose, et c'est un des enjeux du conclave budgétaire. Il manque des moyens supplémentaires pour l'investissement. Ce sont des moyens importants, monsieur Roggeman. Vous me demandez très régulièrement des nouvelles de la station de la commune dont vous êtes échevin. Vos collègues le font aussi. Vous ne pouvez pas en même temps demander plus de trains, des trains à l'heure, vous plaindre des trains qui ne sont pas là, demander des stations plus accessibles et vous plaindre en même temps des investissements que nous réalisons. C'est de très mauvaise foi, d'autant plus qu'il est inscrit dans les accords et les contrats que nous sommes en train de négocier une trajectoire d'efficacité de la part de la SNCB et d'Infrabel. Nous ne sommes pas en train de remplir un tonneau troué, mais de réformer nos sociétés ferroviaires avec l'accord de leurs comités de direction, en dialogue avec les

syndicats. Nous sommes en train d'écrire demain, et vous pouvez compter sur moi pour continuer à le faire avec conviction.

01.10 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik had nog een andere vraag te stellen in een andere commissie. Ik heb dus verwezen naar de schriftelijke versie van mijn vraag. Ik heb niet alle antwoorden op mijn vraag teruggevonden in uw antwoord. Ik zal ze eventueel schriftelijk opvragen, zoals het effect van het andere rijgedrag, financieel maar ook op het vlak van de stiptheid van de treinen.

Uiteraard is de oefening die u moet maken geen eenvoudige oefening. Zoals u opmerkt, staat u inderdaad voor het uur van de waarheid. Indien u de centen niet krijgt die u nodig hebt om te verwezenlijken wat u allemaal wilt doen, zit u natuurlijk met een probleem.

Eén punt deel ik met u. Dat is dat de reizigers zo weinig mogelijk impact mogen ondervinden van de problemen die nu op financieel vlak rijzen door de energiecrisis. Daarover zijn wij het met u eens. De reizigers moeten niet steeds meer betalen voor de gebrekkige service die zij momenteel krijgen.

Ik geloof dat u alles uit de kast haalt. U staat daarin niet alleen. Er wordt op dit moment gestaakt. De NMBS heeft er al mee gedreigd dat zij het functioneren van de loketten en de stations zal moeten herbekijken indien zij niet meer geld krijgt. Infrabel heeft ook gedreigd met het uit dienst nemen van een vijfde van het spoornet. Dat is 700 kilometer die niet meer zou kunnen worden onderhouden. Alle druk die kan worden gezet, wordt dus blijkbaar ook gezet.

De vooruitzichten inzake de energiekosten voor 2023, namelijk 432 miljoen euro, zijn niet niks. Wij zullen afwachten waar wij effectief uitkomen. Begin 2022 werden die kosten op 60 miljoen euro geschat. Zij blijken nu ook hoger te zijn. Afgezet tegenover de fenomenale plannen die u hebt om meer treinen te laten rijden, zijnde twee treinen per uur in elk station en in de grootste stations nog meer, blijkt dat dat een probleem zal zijn.

Ik las vanmorgen ook dat u 4 miljard euro vraagt voor de komende tien jaar. Een simpel deelsommetje over tien jaar leert mij dat het om 400 miljoen euro per jaar gaat. Daarmee kunt u de hoge energiekosten van volgend jaar net niet betalen. Ik ben benieuwd wat de komende dagen zullen opleveren en hoe de puzzel zal worden gelegd. Ik ben er alleszins van overtuigd dat u nooit genoeg geld zult binnenhalen om alle plannen die u maakt te kunnen realiseren.

Wij zullen het echter de komende dagen volgen.

01.11 Josy Arens (Les Engagés): Je remercie le ministre pour ses réponses tout en lui souhaitant bonne chance dans les différentes négociations budgétaires, puisqu'elles seront loin d'être simples. Les discussions concernant le quatrième ajustement budgétaire de ce matin m'en ont déjà donné un avant-goût. Nous vivons une période de crise après l'autre, ce n'est pas simple.

Monsieur le ministre, si j'ai bien compris, les voyageurs ne souffriront pas de cette grosse problématique car si nous augmentons les prix des billets de train, nous aurons de moins en moins de voyageurs. Je ne voudrais pas que les chemins de fer en arrivent au même point que les autobus dans nos villages, qui, à force de réduction du nombre de voyageurs, ont fini par être supprimés complètement.

01.12 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik was net te laat, maar heb het grootste deel van uw antwoord kunnen beluisteren. Ik heb antwoord gekregen op de vragen die ik had ingediend.

Ik ben heel blij dat de regering heeft beslist om de hogere energiekosten bij het spoor te compenseren. Ik ben ook blij te vernemen dat er heel concrete plannen zijn bij het spoor om het energieverbruik zoveel mogelijk te verminderen. De hoge energieprijzen zijn immers een regelrechte bedreiging voor de exploitatie.

Tot slot ben ik het helemaal eens met uw analyse dat het spoor en bijkomende investeringen daarin een deel zijn van de oplossing voor deze crisis. Als we ervoor kunnen zorgen dat er meer, beter en stipter openbaar vervoer is, als we ervoor kunnen zorgen dat we meer goederen per spoor kunnen vervoeren, dan kunnen we de files aanpakken en de impact op milieu en klimaat verminderen. Dat is goed voor onze economische groei en voor de portemonnee van de mensen, als we er tenminste voor zorgen dat de tickets betaalbaar blijven. Wat dat betreft, vindt u een partner in Vooruit bij het zoeken naar mogelijkheden om het spoor nog meer in te zetten als hefboom voor duurzame mobiliteit.

01.13 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt een paar punctuele antwoorden gegeven, waarvoor dank.

Toch zijn nog heel wat vragen onbeantwoord gebleven. U wilt geen duidelijkheid geven over budgettaire vragen en die 5 miljard en dat kan ik nog begrijpen in aanloop naar de budgetbesprekingen. Ik had verwacht dat de terugverdientijd en de *return on investment* niet waren berekend. Ik had wel gehoopt op antwoord inzake een eventueel afschakelplan voor het spoor, gezien de precedentes daarrond. Besparingsmogelijkheden heb ik, buiten energiekosten, ook niet gehoord. Wel delicaat is dat u, ondanks herhaalde vragen, geen duidelijkheid geeft over de toenemende spoor schuld van de NMBS. Hoeveel schuld moet de NMBS dit jaar maken, al was het maar op basis van de begroting van vorig jaar? Ik heb die vraag al een drietal keren gesteld, maar telkens blijft ze onbeantwoord. Het Parlement heeft het recht om te weten wat het financiële plaatje hiervan is.

Het is duidelijk dat elke overheid in dit land – van gewestelijke overheden tot gemeentebesturen – zich inspant om de grote financiële impact van de hoge energieprijzen en de inflatie op te vangen. Ze gaan op zoek naar financiële doorlichtingen en mogelijke besparingen.

Bij u horen we evenwel vooral het omgekeerde. U hebt daarjuist ook bevestigd dat u meer budget wilt dan de voorziene 3,4 miljard euro, ondanks de extra financiering van honderden miljoenen euro's boven op de begroting van de afgelopen jaren. Dat is vreemd. Uw spoorbeleid lijkt zich af te spelen op een andere planeet, op planeet Ecolo, waar het belastinggeld aan de takken van de bomen groeit, waar niks of niemand moet besparen, waar het geld door ramen en deuren naar buiten vliegt.

U hebt niets aangegeven over mogelijke doorlichtingen van de dienstverlening. Er worden geen kritische vragen gesteld over de aanwervingen of de pensioenleeftijd, die in sommige functies 55 jaar is. U maakt geen kanttekeningen bij statutaire benoemingen. U maakt evenmin evaluaties van spoorverbindingen zonder passagiers en u hebt geen bedenkingen bij stations waar een tiental mensen opstappen.

Op planeet Ecolo is het plezant leven, maar jammer genoeg is de realiteit anders. Het financiële huis staat in brand. Als u ons steun vraagt om de rekeningen te doen kloppen, dan zijn we uw bondgenoot. Er zal dan evenwel meer nodig zijn dan enkel geld bijvragen, want de federale potten zijn al lang leeg. We zullen doortastender moeten optreden. Dat zult ook u moeten doen in het spoorbeleid.

U zult de dienstverlening op locaties waar er geen aantoonbare vervoersvraag is onder de loep moeten nemen. U zult ook de personeelsbezetting moeten bekijken en mogelijkheden tot interne mutaties moeten onderzoeken, voor zover het aftandse spoorstatuut dat toelaat. De reiziger of de belastingbetaler mag financieel evenwel niet volledig opdraaien voor uw beleidsplan om ook verlieslatende spoorverbindingen uit te breiden. Daar schuilt de kern van het probleem en daar legt de staking van vandaag ook de vinger op de wonde. U focust op de fetisj van een verdubbeling van de dienstverlening, ook bij verlieslatende spoorverbindingen waar er geen aantoonbare vervoersvraag is, terwijl er nog niet eens geld en personeel genoeg zijn voor het aanbod van vandaag.

Het is geen schande om dat beleidsplan bij te sturen op basis van de actualiteit. De oorlog in Oekraïne en de energiecrisis zagen we niet aankomen. Ze hebben een nieuwe realiteit geschapen. Het is onverantwoord om daarvoor blind te zijn en plannen hoe dan ook te willen doorzetten. Als u daarvoor uw ogen wilt openen, kan er ook financiële ruimte bijkomen voor projecten met betrekking tot toegankelijkheid van stations en stationsrenovaties die soms al een heel decennium zijn uitgesteld op locaties waar duizenden mensen opstappen. U zult dan wel meer moeten doen dan enkel met een uitgestoken hand naar begrotingsconclaven gaan.

01.14 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het staat buiten kijf dat er extra budgetten nodig zullen zijn om het spooraanbod op niveau te houden. Ik maak mij daar toch zorgen over. Het spooraanbod en de kwaliteit van de dienstverlening vandaag zijn niet goed. Zo worden er al een heel jaar treinen geschrapt, vallen er naast de aangekondigde geschrapte treinen nog regelmatig treinen onaangekondigd weg, rijden treinen in beperkte samenstelling, is er een gebrek aan capaciteit en gaan deuren niet open.

Als ik dan alle plannen en ideeën voor de toekomst bekijk, vraag ik mij af of we ons niet beter eerst zouden focussen op de kwaliteit van het aanbod dat vandaag op papier zou moeten worden gerealiseerd, maar niet

gerealiseerd wordt. Dat vind ik vandaag de belangrijkste uitdaging. Er zullen wellicht extra middelen nodig zijn om voldoende personeel aan te werven, zowel rijdend personeel als personeel dat in de werkplaatsen zorgt voor het onderhoud. Focus eerst op de treinen die vandaag moeten rijden.

Ik heb niets gehoord over de verdere uitrol van het vervoersplan dat in 2019 werd uitgewerkt. Een derde deel daarvan zou in december 2022 moeten worden uitgerold. U had een uitbreiding van het aanbod voorzien voor 2020, 2021 en 2022. December 2022 komt eraan. Het aanbod dat vandaag zou moeten worden gerealiseerd, wordt niet gerealiseerd. Ik neem aan dat dit toch prioriteit krijgt op een verdere uitbreiding van het aanbod. Dat is een element dat ik nog in het debat wilde brengen.

01.15 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses exhaustives tant en ce qui concerne les mesures immédiates prises au niveau des entreprises et du gouvernement qu'en ce qui concerne le long terme. Je réaffirme la nécessité d'un nouveau cap énergétique pour protéger nos entreprises ferroviaires. C'est indispensable, à l'image de ce que font certains pays voisins.

À court terme, je salue aussi la nouvelle aide d'État pour le budget 2022 pour protéger les voyageurs. Vous avez parlé d'un soutien du Parlement.

Je dois aussi dire qu'en ce jour de grève, le PTB, qui est du côté des travailleurs et des voyageurs, n'a pas soutenu cette aide d'État, ce qui me paraît assez incompréhensible. Mais nous sommes effectivement à une heure de vérité pour le rail et aussi pour les supporters du rail; pour ceux qui veulent des solutions et qui veulent avancer. Des moyens supplémentaires sont aussi indispensables pour l'avenir, pour la mobilité de demain, pour les voyageurs, le climat et notre économie.

Je ne sais pas sur quelle planète vit M. Roggeman. Certainement pas sur la planète rail mais plutôt sur une planète grise. Ce n'est pas l'avenir que je souhaite pour les voyageurs.

01.16 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer Parent, wij hebben ons onthouden omdat wij vinden dat de middelen onvoldoende zijn. Wij vinden het goed dat er middelen komen, maar wij vinden dat het onvoldoende is. Er zal veel meer nodig zal zijn als we de problemen willen oplossen. Wij willen dat er een structurele oplossing voor deze energiecrisis komt. Die is tweeledig. Ten eerste, de overwinsten moeten worden belast. Ten tweede, er moet ook een blokkering van de prijzen komen. Dat is wat er moet gebeuren als we fundamenteel iets willen veranderen. Anders blijven we rondraaien en komt er geen definitieve oplossing voor het probleem van de energiecrisis. Wij zijn voor het feit dat er middelen komen, maar het is voor ons onvoldoende.

Mijnheer de minister, in Nederland hebben ze die contracten afgesloten. Ik merk op dat u niet echt een kritische houding aanneemt tegenover Infrabel en de NMBS. Hadden zij meer kunnen doen om ervoor te zorgen dat er goede contracten zouden worden afgesloten of niet? Ik vind dat men kritisch moet kijken naar de contracten die worden afgesloten, om ervoor te zorgen dat er goede prijzen voor de NMBS en Infrabel worden bekomen.

01.17 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Dat de energieprijzen en de verhoging van de loonkosten een uitdaging vormen, staat uiteraard niet ter discussie. De vraag is wel hoeveel wij als belastingbetaler daarvan moeten dragen – ik denk dat wij daarmee heel kritisch mogen omgaan – en hoeveel er door de NMBS moet worden gedragen, waarmee we de spoorwegmaatschappij responsabiliseren.

Ik merk vandaag dat de verwarming in sommige treinen en stations gewoon aan staat, waarbij reizigers de ramen moeten openzetten omdat het te warm wordt en waarbij een radiator onder enkel glas staat. Dat krijgt men echt niet aan de treinreizigers uitgelegd. Ook het gebrek aan langetermijnenergiecontracten als grootste energieverbruiker breekt nu toch ook zuur op. Mijnheer de minister, ik denk dat we heel kritisch moeten kijken naar wat er momenteel in de stations gebeurt. We moeten veel spaarzamer met energie omgaan.

De heer Van den Bergh zei het ook al, de dienstverlening is dramatisch. Daarover zullen we het later vandaag nog hebben.

Le **président**: Chers collègues, ceci clôture une série de questions sur la consommation énergétique de la SNCB et d'Infrabel. C'est vraiment un défi sociétal pour tous.

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

- 02** Actualiteitsdebat over de stakingsacties op het spoor en interpellatie en toegevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsacties op het spoor" (550003251)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 05/10 en de minimale dienstverlening" (55030678C)
 - Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor op 5 oktober" (55030683C)
 - Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging voor 5 oktober" (55030716C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nationale spoorstakingen" (55030719C)
 - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorstaking" (55030872C)
 - François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De eisen van het spoorwegpersoneel en de spoorstaking van 5 oktober 2022" (55030885C)
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging en -acties bij het spoor" (55030490C)

- 02** Débat d'actualité sur les actions de grève sur le rail et interpellation et questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mouvements de grève sur le rail" (550003251)
 - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des chemins de fer le 05/10 et le service minimum" (55030678C)
 - Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève sur le rail du 5 octobre" (55030683C)
 - Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève du 5 octobre" (55030716C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves nationales sur le rail" (55030719C)
 - Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève du rail" (55030872C)
 - François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les revendications des cheminots, en grève ce 5 octobre 2022" (55030885C)
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis et les actions de grève sur le rail" (55030490C)

02.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik ben gisterenavond in Vorst en vanmorgen in Schaarbeek en Brussel-Zuid naar de piketten geweest van de spoorwegbeambten. Ik zal starten met een paar verhalen van mensen.

Nadia vertelde mij gisterenavond dat ze zeven nachten na elkaar moet werken en dat ze in die zeven nachten nog eens tweemaal 4 uur extra heeft moeten werken omdat er geen enkel ander personeelslid ter beschikking was. Daardoor had ze maar twee rustdagen en had ze 8 uur te veel gewerkt. In een atelier in Vorst hoor ik van bijna alle mensen dat het grote probleem het personeelstekort is. Er zijn onvoldoende handen om de jobs goed te kunnen uitvoeren. Daarnaast vormen de lonen een probleem. Sinds 2008 is er al geen loonsopslag meer geweest. Ook dat heb ik veel gehoord. De facturen van de mensen stijgen. Zij vinden dat ook hun lonen mogen stijgen.

Deze morgen in Schaarbeek heb ik met de *dépanneurs* gesproken. Dat zijn de mensen die opgeroepen worden als er een trein in panne staat en die snel ter plaatse moeten gaan om ervoor te zorgen dat die trein kan vertrekken. Rachid, een van hen, vertelde mij dat ze vroeger met 22 waren in Brussel-Zuid, en nu nog met 7. Die mensen kunnen geen overuren opnemen. Er moeten nog meer dan 150 verlofdagen opgenomen worden. Vroeger kregen deze mensen een serieuze opleiding, nu krijgen ze ook die opleiding niet meer. Vroeger waren ze met twee om op depannage te gaan, nu alleen. Soms moeten ze midden in de nacht naar een trein gaan om alleen die depannage te doen. Dat heeft natuurlijk gevolgen, ook voor onze reizigers. Als die *dépanneur* er niet is, kan die trein niet vertrekken. Dat is een groot probleem.

Kim, een treinbegeleider in Brussel-Zuid, vertelt mij dat de mensen bijna onmogelijk verlof kunnen nemen. Op een depot van 140 mensen zijn er maar drie die een kort verlof kunnen nemen. In een bepaalde regio kan men zelfs maar drie dagen nemen voor een korte periode, wat vroeger vier dagen was. Dit werd niet besproken met het personeel. Bij een wissel van een rol moet de werknemer dit lang op voorhand

aanvragen. De kans dat de rol gewisseld kan worden, is heel klein. Men moet om middernacht opstaan om te proberen die dag te krijgen.

Zo gaat het eraan toe voor de werknemers bij de NMBS. Dan moet men niet verschieten dat er mensen zijn die dat niet meer zien zitten. Ik ben het beu om hier te luisteren naar gepraat over aandacht voor de combinatie arbeid en gezin. De mensen van de NMBS hebben geen sociaal leven. Ik weet niet hoe mensen met kinderen dat doen. Dat is een heel groot probleem.

Dat is de situatieschets van het personeel, maar daarnaast zijn er natuurlijk de reizigers.

Ik kan een boek schrijven over alle problemen die de reizigers ons doorsturen: een trein die te laat is, een trein die afgeschaft is, mensen die niet op tijd zijn om hun kinderen af te halen, mensen die niet op tijd op hun werk geraken. Dat zijn allemaal zaken die vandaag gebeuren. Ik geef u twee belangrijke cijfers daarbij: 22.000 treinen afgeschaft, 80.000 uren die nog gecompenseerd moeten worden. En dat onder een groene minister. Dat is toch beschamend.

Ik wil nog zeggen dat ik afgelopen weekend naar Londen ben geweest, naar de staking in het Verenigd Koninkrijk, waar alles geprivatiseerd is en waar de situatie heel erg is. Ook daar voeren de mensen strijd voor een beter openbaar vervoer. Daar zeggen de mensen: "*Enough is enough!*" Dat is de slogan van de werknemers in Londen.

Ook in Frankrijk komen er spoorstakingen. In Nederland is er een staking geweest bij de NS, met groot succes. De mensen hebben daar 12 % opslag gekregen en een betere verlofregeling. Strijd loont dus.

Ik kom tot mijn vragen aan u, mijnheer de minister.

Hoe kijkt u naar deze vervroegde spoorstaking? Wat is uw reactie erop? Hebben de spoorwegwerknemers een punt?

Zult u rechtstreeks in dialoog gaan met de sociale partners? Zult u hun eisenpakket meenemen naar de begrotingsbesprekingen? Zijn de vakbondseisen legitiem, volgens u?

Wat is voor u de ondergrens om een akkoord te bereiken over de spoorbegroting?

Ik merk dat de steun voor deze staking ook onder de pendelaars groot is. Zij zijn het grootste slachtoffer van de besparingen bij het spoor: het tekort aan personeel, de sluiting van de loketten, het verouderde materieel. Dat zien wij ook aan de reizigerscijfers: die dalen.

Wat is uw boodschap aan hen? Wat zult u doen om de reizigers te geven wat zij verdienen: een klantvriendelijke treinmaatschappij?

Op welke manier zult u tegemoetkomen aan de eisen van de spoorbonden? Kunnen zij rekenen op extra middelen? Zo ja, hoeveel?

Komen er extra aanwervingen? Zult u uw woord houden en investeren in het spoor, of blijft u bij de huidige situatie?

02.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, er is vandaag een staking bij de NMBS, maar ik ben met de trein gekomen. Het feit dat ik hier toch ben, ondanks de staking, heeft alles te maken met de minimale dienstverlening. Dat is een fantastisch systeem. Bij de invoering van dat systeem indertijd was u oppositieleider en een enorme tegenstander ervan. U hebt het toen ook bestreden, niet zonder enig gevoel voor drama. Ecolo heeft dat toen aangekondigd als het einde van het stakingsrecht, maar dat blijkt nu allemaal best wel mee te vallen.

Mijn vraag werd al enkele weken geleden ingediend en gaat over de techniciteit van de voorbereiding van de minimale dienst. In het algemeen krijgt die goede feedback. Uit sommige hoeken zijn er wel een paar klachten dat sommige aangekondigde treinen alsnog niet zouden rijden, meer bepaald op de lijn Oostende-Gent-Brussel.

Welke versie van het aanbod wordt vandaag toegepast op basis van de bereikbaarheid van het personeel?

In het verleden gingen spoorstakingen soms gepaard met illegale acties, zoals spoorlopen of zelfs blokkades van de railinfrastructuur. Hebt u aanwijzingen dat dat vandaag ergens in het land opnieuw gebeurt? Wat is uw standpunt daarover?

Welke lessen trekken uzelf en de NMBS uit de werking van de minimale dienstverlening bij eerdere stakingsacties, zoals die in mei eerder dit jaar? Hoe evalueert u de toepassing van de minimale dienst dit jaar? Welke lessen ter verbetering van het systeem trekt u? Wat is uw eerste evaluatie over de toepassing ervan vandaag?

02.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, aujourd'hui, une grève sur le rail est menée en front commun syndical, dont les principales revendications portent sur le manque de ressources allouées au personnel, en termes de recrutement et de bien-être. Sont pointées les nombreuses suppressions de trains dues au manque de personnel et la détérioration des conditions de travail sur le rail.

Monsieur le ministre, que répondez-vous aux inquiétudes et revendications du personnel en grève aujourd'hui? Qu'est-il ressorti de vos discussions avec les syndicats? Pouvons-nous avoir un retour sur vos échanges?

Comment entendez-vous contrevenir aux suppressions de trains causées par le manque de personnel? Quelles mesures envisagez-vous afin de répondre aux besoins en matière de recrutement et d'améliorer les conditions de travail et de bien-être du personnel?

Assurer un service de qualité, une offre de transport suffisante et la ponctualité des trains nécessite effectivement du personnel en suffisance et que celui-ci puisse travailler dans des conditions de travail saines. Nous ne manquons pas de penser que cela est d'autant plus nécessaire que l'attractivité du train doit être renforcée. Quels moyens budgétaires seront-ils alloués à cette fin, notamment dans le cadre du contrat de service public de la SNCB et du contrat de performance d'Infrabel?

02.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, c'est un moment de vérité pour le rail. Il est légitime que des travailleurs, fiers de leur métier qui donne du sens à la société, s'expriment pour faire entendre leurs revendications, telles que la question des sous-effectifs qui engendre des annulations mais qui alourdit aussi la charge pour le personnel restant. On a souvent pointé la nécessité de recruter du personnel supplémentaire pour les fonctions opérationnelles dans les années à venir. Je pense que cela doit être au cœur de la stratégie. Il faut aussi un peu "dézoomer" la question du rail parce qu'on assiste à des pénuries dans différentes filières d'emploi.

Monsieur le ministre, les rencontres avec les syndicats ont-elles permis de dégager des solutions face aux revendications avancées? Des mesures générales – mais pouvant intégrer les métiers ferroviaires – sont-elles sur la table du gouvernement s'agissant de la question des filières en pénurie? Quelles sont les mesures prises par la SNCB et par Infrabel pour faciliter le recrutement et rendre les métiers opérationnels plus attractifs? Cette question est aussi du ressort des entreprises elles-mêmes. Enfin, pouvez-vous indiquer le nombre de places vacantes aujourd'hui à la SNCB et chez Infrabel?

02.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik wil niet te veel in herhaling vallen en verwijs dus naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De spoorvakbonden willen op 5 oktober en mogelijk ook op 18 oktober een 24-urenstaking houden. Ze eisen meer middelen voor aanwervingen van personeel. Het gebrek aan personeel veroorzaakt heel wat afgeschafte treinen en heeft een gebrekkige service voor de treinreizigers tot gevolg.

Vindt de minister de stakingsactie van het spoorpersoneel gerechtvaardigd?

Welke maatregelen gaat de minister nemen om op korte termijn structureel oplossingen te bieden voor het personeelsgebrek, het hoge aantal afgeschafte treinen en de gebrekkige service?

Kan de minister verzekeren dat er op de stakingsdagen een minimale dienstverlening aan de treinreizigers zal geboden worden?

02.06 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het treinverkeer is sinds gisteravond ernstig verstoord. Dat zal ook de komende uren nog het geval zijn.

Eerst en vooral wil ik alle personeelsleden van de NMBS die vandaag wel werken, van harte bedanken. Zij nemen het immers wel degelijk op voor de treinreiziger.

Laat mij duidelijk zijn. Wij hebben alle begrip voor de ongerustheid, niet alleen bij het NMBS-personeel maar bij de hele bevolking. Heel Europa beleeft een diepe crisis. Wij maken een economische oorlogssituatie mee.

Waarvoor ik geen begrip kan hebben, is dat door een grote syndicale actie de vele tienduizenden treinreizigers worden getroffen. Tienduizenden pendelaars willen naar het werk en kunnen door de staking niet of moeilijk hun job doen. Dat brengt ook organisatorische moeilijkheden voor onze bedrijven, met uiteraard economische schade tot gevolg, en dat terwijl onze eerste minister en ook u hebben aangegeven dat de budgettaire duidelijkheid er komt en dat de budgettaire meerjarentrajecten tegen midden oktober 2022 klaar zullen zijn.

Voor de concrete werkomstandigheden en organisatie verwijzen de eerste minister en uzelf terecht naar het sociaal overleg. De dialoog tussen de spoordirecties en de bonden moet uiteraard in alle sereniteit kunnen verlopen. Vandaag kan ik echter alleen maar vaststellen dat de bonden weinig belang hechten aan die sereniteit.

Collega's, er is inderdaad een recht op staken. Dat stellen wij niet ter discussie. Er is echter ook een recht op werken. Wie zijn of haar job wil uitoefenen, moet dat kunnen. Daarom heeft onze partij steeds geijverd voor de minimale dienstverlening, die wij uiteindelijk in 2017 ook hebben gerealiseerd. Op basis van de aangekondigde werkwillegheid zou vandaag een op de vier treinen rijden. Reizigers die een beroep doen op de trein, zouden hun treinreis op die manier kunnen plannen.

Vandaag echter moeten de reizigers constateren dat de minimale dienstverlening, zoals ze vandaag is uitgerold, niet voldoet.

Mijnheer Roggeman, ik ben blij dat u met de trein tot hier bent geraakt. Ik ben echter terug naar huis moeten fietsen en heb de wagen moeten nemen.

Ik verkeerde niet alleen in die situatie. Wanneer ik naar mijn eigen regio kijk, waar het treinverkeer sowieso al een pak beter kan en moet – wat ik ook al heel vaak heb aangehaald –, dan moet ik vaststellen dat de situatie momenteel dramatisch is. Voor de enige trein die vanuit de Kempen naar Brussel zou rijden, was het vertrek gepland om 7 uur vanochtend. Volgens de NMBS-app, waarnaar treinreizigers worden verwezen, reed die trein. Hij kwam echter nooit opdagen aan het station. Treinreizigers die dus vertrouwen op de minimale dienstverlening stonden letterlijk en figuurlijk in de kou.

Alternatieve routes boden evenmin een oplossing. De treinen die wel vanuit de Kempen vertrokken, hadden zeer grote vertragingen en reden met een erg verminderde samenstelling. Daardoor zaten reizigers als sardienen opeengepakt in de wagons om dan vervolgens ook nog eens hun aansluiting te missen. De NMBS-woordvoerder verklaarde dan ook nog eens doodleuk dat de treinen die in de uitgewerkte alternatieve dienstverlening ingepland stonden ook effectief reden. Niet dus, met de treinreiziger die er weer de dupe van was.

Hoe kijkt u naar deze vakbondsactie, die er kwam ondanks duidelijke communicatie van uzelf en de premier? Waarom heeft de minimale alternatieve dienstverlening alsnog niet naar behoren gewerkt? Zijn er meer stakers dan werd doorgegeven conform de procedure die eind 2017 werd ingevoerd?

De minimale dienstverlening moet de treinreiziger beschermen. Op welke manier zult u in de toekomst garanderen dat de treinreiziger niet het slachtoffer wordt van vakbondsacties en dat de minimale dienstverlening toch uitgevoerd kan worden?

02.07 **Georges Gilkinet**, ministre: Chers collègues, le personnel ferroviaire et l'action de ce jour sont un sujet très important pour moi, nous en discutons régulièrement au sein de cette commission. Les membres du personnel sont l'âme de nos entreprises ferroviaires et peuvent compter en la personne du ministre actuel sur un grand défenseur.

Comme le stipule l'accord de gouvernement, nous avons des ambitions affirmées pour le rail en Belgique, reprises notamment dans le texte Vision Rail 2040. Ces ambitions font partie et forment la base des

négociations en cours avec la SNCB et Infrabel sur le nouveau contrat de service public et le nouveau contrat de performance. Les trajectoires budgétaires pour ces contrats sont discutées dans le cadre du conclave budgétaire du gouvernement fédéral. Mon engagement dans ces négociations budgétaires est à mon sens clair: il s'agit d'accélérer toujours davantage le transfert modal vers les transports publics et plus précisément le train, tant pour ce qui concerne les personnes que les marchandises. Cela nécessite effectivement des budgets, puisque cela implique un plus grand nombre de trains, des investissements dans les ports, des connexions aux entreprises, le renouvellement de la "bosse de triage" du port d'Anvers, etc. On ne peut se limiter à de bonnes intentions et des déclarations sympathiques dans le chef d'un ministre convaincu, il faut des moyens en complément de ceux que j'ai déjà obtenus pour réinvestir dans le rail.

Ik deel uiteraard uw bezorgdheden en uw ongenoegen over de huidige personeelsproblemen en de gevolgen voor de dienstverlening. Uiteindelijk is het de treinreiziger die er zo ook mee de dupe van wordt. Ik heb de NMBS daarover reeds meermaals aangesproken en ik garandeer u dat ik dat zal blijven doen.

Il est vrai que, pour le moment, nous faisons face à des problèmes d'engagement surtout dans certaines sous-régions, la région d'Anvers par exemple. Monsieur Van den Bergh, des postes sont ouverts. On doit encore engager 600 personnes d'ici la fin de l'année. On ne trouve pas de candidats. C'est la réalité. Parfois, des accompagnateurs ou des conducteurs sont malades et des trains ne peuvent pas démarrer. J'en suis bien désolé. Mais le cadre est suffisant que pour assurer le service. Il faut le remplir et s'assurer d'avoir des chauffeurs et des conducteurs disponibles. Certaines sous-régions connaissent davantage de difficultés que d'autres.

Dat is een echt probleem voor de Noorderkempen en de NMBS probeert dat op te lossen.

Ik wil met de regering van de trein de ruggengraat van de mobiliteit van morgen maken. Daarvoor zijn extra middelen nodig voor de NMBS en Infrabel in het kader van hun ambitieuze toekomstige contracten met de overheid. Zoals ik al heb gezegd is het *money time* voor de trein, en de komende week zal beslissend zijn voor de volgende tien jaar van het spoor in België.

Nu we de klimaat- en energiecrisis zo hard voelen, moeten we onze landgenoten helpen om zich goedkoper, sneller en milieuvriendelijker te verplaatsen. Daarom moeten we tegen het einde van het jaar die contracten met de spoorwegondernemingen sluiten, waarin duidelijke afspraken worden vastgelegd, met efficiëntiewinsten. We moeten in een financiering voorzien die past bij de ambities die we hebben voor het spoor.

Ik heb die vraag op de regeringstafel gelegd en dat is de absolute prioriteit die ik verdedig tijdens de begrotingsbesprekingen van deze week. Dat staat ook op de agenda, zoals de eerste minister en ikzelf aan de vakbonden hebben gezegd in antwoord op hun brief daarover. Het sociaal overleg tussen HR Rail, de spoorbedrijven en de vakbonden vindt plaats in de bestaande organen en structuren die daarvoor zijn opgericht.

Daarnaast kan ik u meedelen dat ik regelmatig contact heb met de vakbonden over de toekomst van het spoor. Wat dat laatste betreft, heb ik samen met de premier een brief gestuurd.

Cette lettre confirme, d'une part, les ambitions qui figurent dans l'accord de gouvernement et, d'autre part, que la question est à l'agenda du conclave budgétaire. L'intention est toujours de conclure pour la fin de l'année un contrat qui vaudra pour dix ans. Je vous rappelle qu'il n'y a plus eu de contrat, à part les amendements annuels, depuis 2012. Il s'agit donc d'un objectif majeur. Nous n'y sommes pas encore, il faut grimper le dernier col, mais nous sommes déjà loin dans la négociation. Je ne demande qu'une chose, c'est un mandat et un budget pour terminer cette négociation et écrire le futur du rail.

We hebben de vakbonden dus geschreven, maar de sociale relaties zijn en blijven uiteindelijk de verantwoordelijkheid van het management van de spoorbedrijven en van HR Rail.

Wat de dienstverlening op stakingsdagen betreft, legt de wet betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer per spoor in geval van staking op dat essentiële personeelsleden uiterlijk 72 uur voor het begin van de staking moeten doorgeven of ze wel of niet deelnemen. Het alternatieve vervoersplan wordt dan opgesteld op basis van het aantal niet-stakende personeelsleden.

Sinds gisterenavond 22.00 uur tot en met vandaag, woensdag 5 oktober 2022, is er een alternatieve

dienstverlening van toepassing op basis van het beschikbare personeel. De communicatie naar de reizigers wordt verspreid via de gebruikelijke kanalen. Vandaag werd ook een persbericht gepubliceerd met daarin de impact op het treinaanbod.

In mei werd het treinaanbod vastgesteld op basis van de stakingsintenties. Er werden geen illegale acties gemeld, alles is correct verlopen. De treinen die gepland waren, hebben ook correct gereden. In totaal reed een kwart van de treinen, waarvan een op de drie IC-treinen en een op de vijf S- en L-treinen. De meeste P-treinen reden niet. In de provincies Luik, Luxemburg en Namen reed er geen enkele trein, omdat er in deze regio onvoldoende personeel beschikbaar was in de seinhuizen van Infrabel.

Mevrouw Vindevoghel, ook de NMBS en de minister zijn vanzelfsprekend niet gelukkig met die situatie. We willen dat de dienstverlening volledig gegarandeerd kan worden met respect voor de rechten en het welzijn van het voltallige personeel. De NMBS had begin 2022 als doel om 1.300 nieuwe medewerkers aan te werven. We leven echter niet in een statische wereld. Zo evolueerden ook de personeelsbehoeften snel, onder andere door bijkomende pensioneringen en vrijwillige vertrekken.

De NMBS wil zich aan haar engagement houden om in de operationele functies te zorgen voor een-op-eenvervangende. Daardoor zijn begin september 2022 al meer dan 1.250 nieuwe medewerkers gevonden, waarvan er al 845 externe aanwervingen zijn gestart. Dat is een duidelijk bewijs dat de NMBS de vinger strak aan de pols houdt om snel in te spelen op veranderende uitdagingen.

Van die 845 gestarte medewerkers werken er 674 in operationele kernfuncties, zoals treinbegeleider, onderstationschef of veiligheidsbediende bij Securail. Dat zal geleidelijk voor meer zuurstof zorgen.

De NMBS verwacht dat er bijkomend nog 400 medewerkers zullen kunnen starten dit jaar. De NMBS is ook al gestart met de aanwerving van treinbegeleiders voor 2023. De capaciteit van de opleidingen werd ook uitgebreid, waardoor sollicitanten sneller met hun basisopleiding kunnen starten.

De personeelsimpact tot 2040 werd nog niet berekend, aangezien ook het treinaanbod voor die lange periode nog niet gekend is. De NMBS concentreert zich terecht op de volgende 10 jaar, de periode waarop het openbaredienstcontract betrekking heeft.

In het ondernemingsplan is een inschatting gemaakt van de benodigde uitbreiding aan personeelsleden, nodig om het treinaanbod te kunnen verhogen. Aangezien die plannen, zoals eerder aangegeven, nog verder besproken dienen te worden op politiek niveau en hiervoor ook nog heel wat instanties geconsulteerd dienen te worden, kunnen wij momenteel nog geen concrete cijfers geven. Een duidelijk kader en een afgesproken financiering zijn echter de beste manier om de toekomst te verzekeren voor het spoorpersoneel.

L'intention est vraiment de disposer à la fois d'un cadre fixe et ambitieux qui réforme aussi les entreprises et d'un cadre budgétaire stable, à dix ans, qui leur permet d'effectuer les investissements nécessaires de façon programmée et de procéder, également de façon programmée, aux engagements qui sont nécessaires pour assurer le service voulu.

Depuis plus de deux ans maintenant, j'œuvre sans relâche pour remettre le train sur les bons rails. Cela doit bien sûr s'accompagner des ressources nécessaires. Déjà près de 2 milliards de ressources supplémentaires ont été dégagés au cours de cette législature: des moyens européens en matière d'investissements, des compensations liées au covid-19, la prise en charge des frais liés aux inondations, la prise en charge des frais liés à l'augmentation du prix de l'électricité et des budgets d'innovation, etc. Je mets par ailleurs tout en œuvre actuellement pour donner au rail les moyens de ses ambitions, car le train, je le répète, est une partie de la solution face à la crise que nous connaissons aujourd'hui.

Les deux entreprises ferroviaires et moi-même sommes bien conscients des défis en matière de personnel auxquels est confronté le rail belge. Lorsque je rencontre les responsables syndicaux, je leur dis que nous connaissons les difficultés qu'ils rencontrent, mais que le rail bénéficie aujourd'hui d'un ministre ambitieux et de deux entreprises qui veulent aller de l'avant. Cela renforce justement ma détermination à dégager les ressources humaines et financières suffisantes pour faire rouler des trains avec des voyageurs ou des marchandises. C'est dans l'intérêt tant des personnes qui veulent prendre le train et des entreprises qui veulent utiliser la voie ferroviaire pour transporter leurs matières premières ou leurs produits finis, que dans celui des travailleurs du rail. C'est bien ce qui motive mon engagement et la recherche de moyens

complémentaires dans ce dossier.

02.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is *money time* voor de NMBS, dat zegt u zelf, mijnheer de minister. Ik dacht: heel goed, er komen meer middelen, maar toch schrik ik. Ik lees in de pers – ik lees namelijk goed de pers – dat u verwacht dat er 4 miljard euro zou worden vrijgemaakt. Ik heb u dat hier niet meer horen herhalen, maar onze motie was net bedoeld om u te steunen in uw vraag naar meer middelen. Ik hoop dan ook dat er geen motie tegen onze motie wordt ingediend. Het gaat hier immers net om een ondersteuning. Wij steunen dat de regering u meer middelen geeft om uw werk goed te kunnen uitvoeren. U bent ambitieus, maar de middelen moeten volgen.

In de media had u het over 4 miljard. Daarom dienen wij onze motie in om ervoor te zorgen dat die 4 miljard daadwerkelijk worden vrijgemaakt, dat het geen blabla is, maar dat het echt gebeurt. Bij dezen doe ik een warme oproep aan mijn collega's om onze motie te steunen, zodat we van het spoor de ruggengraat kunnen maken van onze toekomst en we ervoor zorgen dat we de komende jaren genoeg middelen en mensen bij het spoor hebben.

Mijn motie beoogt dan ook te zorgen voor een bijkomende financiering. U had het zelf over minstens 4 miljard euro in de komende tien jaar, zodat de spoorbedrijven minstens het huidige aanbod kunnen voortzetten. Wij vragen de regering in te zetten op een uitbreiding van de openbare dienst via het spoor, zowel inzake aanbod als kwaliteit. Wij vragen de regering zich te engageren voor meer operationeel spoorpersoneel en betere werkomstandigheden. Ook vragen we de regering rechtstreeks in dialoog te gaan met de sociale partners over de toekomst van ons spoor.

Ik doe dus echt een oproep aan mijn collega's om niet zomaar over te gaan tot de orde van de dag. Dit is een noodzaak, anders is het een klap in het gezicht van onze reizigers, maar ook van onze personeelsleden, die vandaag actie hebben gevoerd.

Ik dien bij deze mijn motie in.

02.09 Tomas Roggeman (N-VA): Ik wil de NMBS-medewerkers die vandaag wel werken, bedanken. Staken levert natuurlijk vooral hinder op voor werkende mensen. De minimale dienstverlening verzacht de pijn een beetje, vooral voor pendelaars die niet kunnen thuiswerken en anders een dag verlof zouden moeten opnemen. Alles kan natuurlijk beter en we moeten het systeem in de toekomst verder afstellen.

De onrust die er is over de beleidsplannen van de minister kan ik plaatsen. Die leeft voor een stuk bij ons ook. De bonden kaarten het personeelstekort aan. Iedereen moet erkennen dat er met de huidige manier van werken voor de huidige beoogde dienst te weinig personeel is in de operationele functies. Dat personeelskader raakt niet gevuld: honderden vacatures blijven openstaan.

Mevrouw Verhaert zegt dat ze ondanks de minimale dienstverlening niet op haar bestemming is geraakt en de auto heeft moeten nemen. Het is een spijtige vaststelling dat er geen staking nodig is om geen trein van de Kempen naar Brussel te kunnen nemen. Vanuit de Kempen en vanuit de Vlaamse Ruit worden er sowieso elke maand al duizenden treinen afgeschafte, ook al staakt er niemand en is iedereen op post. De vraag is wat we met die vaststelling doen. Ofwel richten we het beleid op het wegwerken van de huidige, bestaande tekorten en leggen we de focus op het realiseren van de huidige dienstverlening – waar de mensen vandaag op rekenen, zoals de heer Van den Bergh al zei –, ofwel richten we het op het alternatief, namelijk wat in uw beleidsverklaring staat: een verdubbeling van het aanbod. Dat klinkt allemaal heel goed, maar met welke mensen wilt u dat doen? Zelfs als u de komende week uw slag thuishaalt aan de begrotingstafel en die 4 of 5 miljard binnenhaalt voor de spoorwegen, rest de vraag met welk personeelskader u die verdubbeling tot stand zult brengen. U krijgt nu al honderden vacatures niet ingevuld, en dan zou u nog duizenden mensen aanwerven met het oog op een forse groei in de komende jaren. Wie gelooft dat eigenlijk?

Wat nu op tafel ligt – het nieuwe ontwerp van beheerscontract – dreigt die kloof tussen werklust en beschikbaar personeel alleen maar te vergroten. De reden voor de staking zal daarmee in de toekomst niet verdwijnen, wel integendeel. De afschaffingen van de dienstverlening die eruit voortvloeien zullen de komende jaren alleen maar erger worden.

02.10 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je ne vais pas crier contre vous mais je vais plutôt vous remercier pour vos réponses.

Comme moi, vous savez qu'on ne fait pas grève pour le plaisir, mais parce qu'on souffre, pour dénoncer un malaise. La grève est surtout un mouvement collectif, solidaire et altruiste. Une grève est organisée pour réclamer des améliorations pour tous.

Aujourd'hui, le personnel souffre. Il envoie un message. Il est à bout. Vous l'avez sûrement entendu, monsieur le ministre. Quand les travailleurs souffrent, les navetteurs le ressentent. Entre septembre 2021 et septembre 2022, environ 600 emplois ont disparu, ce qui augmente la charge de travail du personnel et la rend moins supportable.

Il y a quelques mois, je vous avais déjà interrogé sur les quelque 100 000 jours de récupération ou de contentieux qui avaient été accumulés pendant le covid. Nous sommes tous bien conscients que ce personnel subit lui aussi les crises successives et que cela devient de plus en plus difficile pour lui moralement. Je sais que vous êtes attentif à cette question.

Monsieur le ministre, le groupe socialiste vous soutiendra évidemment dans vos actions futures pour le rail et l'accessibilité de celui-ci, pour les navetteurs et les travailleurs.

02.11 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Les syndicats veulent plus de moyens concrets pour la SNCB. Nous sommes alliés et appelons à conclure dans le cadre du conclave, comme vous vous y êtes engagé. Nous connaissons votre détermination et nous vous faisons confiance.

Plus de moyens, c'est nécessaire pour le personnel, le bien-être de celui-ci, et donc pour la qualité de service dans une offre renforcée.

La nécessité de recruter veut qu'on investisse dans le rail et les métiers de demain en partenariat, pourquoi pas, avec le monde de l'école, comme cela se fait avec le Forem et Actiris.

Derrière les moyens du rail discutés dans le cadre d'un conclave budgétaire et les difficultés à court terme, c'est un projet de société qui doit être défendu. Nous paierons à nouveau demain les non-investissements dans le rail. Je pense ici à nos citoyens, nos entreprises et la qualité de l'air. Pour paraphraser Benjamin Everaert, journaliste à *L'Echo*, les défis pour le rail sont triples: combler les trous du passé, compenser les coûts des crises covid, énergétique et inflationniste tout en voulant financer la croissance ferroviaire. Après deux ans de travail, on arrive au sommet du col. Mais on a vu des maillots verts gagner des étapes de montagne, monsieur le ministre. Alors, allons-y!

Le **président**: Monsieur Parent, l'image est d'actualité. Nous avons de grands champions cyclistes qui font des prouesses.

02.12 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, u zegt dat u de NMBS al meermaals hebt aangesproken over de gebrekkige dienstverlening. Misschien moet de toon van het gesprek dan toch anders. De problemen die er zijn dateren niet van gisteren. Bevestigen dat er samen met de premier een brief werd overgemaakt aan de sociale partners en dat de vragen op tafel liggen en zullen worden bekeken de komende dagen en weken, is op zich geen oplossing. Ik ben ervan overtuigd dat veel meer geld ertegenaan gooien ook niet per se de juiste oplossing is. Ik hoor dat er personeel bij komt en op zich is dat een goede zaak, maar het is nog niet waar we moeten zijn. Verhalen zoals daarstraks door mevrouw Vindevoghel aangehaald, ken ik ook: treinen in het weekend waarvan vijf tot zes deuren stuk zijn, waarbij geen technicus beschikbaar is en dergelijke. Die problemen moeten zo snel mogelijk de wereld uit. De problemen van nu moeten worden opgelost, daar moet in eerste instantie de aandacht naar uitgaan in plaats van verdere toekomstplannen te blijven aankondigen.

02.13 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik ben teleurgesteld. Ik vraag mij soms af wat ik hier zit te doen.

Ik heb u heel duidelijk meegedeeld dat ik heel wat gebreken heb vastgesteld bij de minimale dienstverlening, maar u vertelt mij dat die wel in orde was. Zowel collega Buyst, thans niet aanwezig, als ikzelf hebben moeten vaststellen dat een in de app aangekondigde trein niet is komen opdagen. Dat moet echter wel met de gegarandeerde dienstverlening. Ik ben heel blij met uw ambities en ben telkens opnieuw blij met de

beloftes, maar ik moet eerlijk zijn: ik word moedeloos van de vele berichten die ik hieromtrent krijg van mensen uit de Kempen. Ik ben blij dat u het spoor als de ruggengraat ziet, maar meer en meer duwt u mensen naar de wagen. Ik hoop dat er eindelijk oplossingen komen. Uiteraard heb ik begrip voor het personeelstekort, maar het wordt wel tijd dat de beloftes worden waargemaakt.

02.14 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik wil het pleidooi van mevrouw Verhaert ondersteunen.

Wat er deze morgen fout gelopen is in Turnhout, is eigenlijk niet meer van deze tijd. Ik heb twee screenshots gekregen. De trein moet daar normaal gesproken om 07.04 uur vertrekken. Om 07.00 uur staat op het scherm op het perron dat de trein vandaag niet rijdt. Op hetzelfde moment kondigt de app aan dat de trein wel rijdt. Dat is tegenstrijdige informatie en communicatie. Het zou vandaag de dag toch niet meer mogen dat het ene niet op het andere is afgestemd.

Ten tweede, mevrouw Vindevoghel juicht hier bijna de stakingen toe. Zij beweert ook dat de reizigers het personeel in hun staking steunen. Ik vind dat toch wel wat kort door de bocht. Ik heb nog niet veel reizigers gevonden die vandaag hoera zeggen vanwege de staking; dat wil ik toch wel even beklemtonen. Dat neemt natuurlijk niet weg dat er zorgen bestaan bij het spoor, zoals ik daarstraks al heb aangehaald. Door een gebrek aan personeel komen de personeelsleden die wel werken extra onder druk te staan. Er is echter geen staking nodig om dat duidelijk te maken. In mijn ogen is een staking een falen van het overleg, en ik vind dat niet iets om toe te juichen, zoals mevrouw Vindevoghel hier doet.

Mijnheer de minister, aanwervingen zijn hoognodig om ervoor te zorgen dat het aanbod dat vandaag in theorie gereden moet worden, ook effectief gereden kan worden, en dat het materieel onderhouden kan worden. U zegt dat de NMBS de vinger strak aan de pols houdt, met ondertussen zowat 1.260 aanwervingen. Cijfers in antwoord op een schriftelijke vraag tonen dat er in de afgelopen jaren misschien toch wel wat onvoldoende is ingespeeld op de leeftijdspiramide, aangezien de uitstroom van personeel toch al een aantal jaren duidelijk was. Die uitstroom verminderde tijdens de covidperiode, maar toen werd ook het aantal aanwervingen op een lager pitje gezet, waardoor we met de huidige situatie worden geconfronteerd. Die vaststelling valt te betreuren. Misschien hadden we vandaag verder kunnen staan, maar dat is voor een stuk ook praat achteraf. Ik hoop dat de tekorten heel snel ingevuld kunnen worden zodat het aanbod terug op niveau kan komen.

Ik wil nog eens extra benadrukken dat ik betreur dat er vandaag een staking moet zijn. Ik denk dat er andere manieren mogelijk zijn, zonder dat reizigers er het slachtoffer van zijn, om de problemen bij het spoor duidelijk te maken.

02.15 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Collega's, van twee dingen een: men kan niet enerzijds zijn groot respect betuigen voor het personeel van het spoor en anderzijds de staking wegzetten als een plezant vakbondsinitiatief om reizigers te ambeteren. Die staking is er gekomen omdat die spoor mannen en spoorvrouwen, die niet liever willen dan zo veel mogelijk en zo stipt mogelijk treinen te laten rijden, aan de alarmbel trekken omdat zij het gevoel hebben dat ze geen enkel ander middel meer hebben om het signaal te geven dat het water hen aan de lippen staat.

Dan vind ik het bijzonder misplaatst om u hier druk te komen maken over de minimale dienstverlening, die inderdaad niet werkt. Zeg niet dat Vooruit u niet verwittigd heeft toen dat hier in de vorige legislatuur werd goedgekeurd. Wij hebben toen tegengestemd. Een minimale dienstverlening ontkent immers de essentie van een staking.

Ja, ik heb het zelf gecontroleerd. De trein van 9.39 uur van Gent-Sint-Pieters naar Hasselt stond in de app als minimale dienstverlening, maar werd afgeschaft. Wat zegt de NMBS daarover op Twitter? Op een stakingsdag zijn er altijd bijkomende vertragingen en afschaffingen mogelijk. Verwondert u dat? Een minimale dienstverlening zorgt gewoon voor nog meer frustraties. Dat is gewoon contraproductief.

Ik vind het eerlijk gezegd totaal naast de kwestie om u daarover druk te maken. De essentie is of we het signaal van het spoorpersoneel ernstig nemen of niet. Ik vind dat deze regering, als ik dat vergelijk met de vorige legislatuur, de trein alvast op het juiste spoor zet, met een perspectief op meer investeringen, op een betere dienstverlening.

De omstandigheden zitten absoluut niet mee. We hebben covid gehad, waardoor een substantieel aantal

mensen de trein links laat liggen, wat inhakt op de inkomsten. We hebben de ongelooflijk grote energiefactuur die op de NMBS afkomt, meer dan op eender welk ander bedrijf in dit land. Dat maakt het er niet gemakkelijker op.

Ik kan de regering alleen maar oproepen om bij te dragen aan de sociale dialoog, die hopelijk terug opgestart geraakt, en ook te zoeken naar de nodige middelen om meer mogelijkheden en ruimte te creëren opdat spoor mannen en spoor vrouwen hun job in betere omstandigheden kunnen uitvoeren.

Het uiteindelijke doel van ons allemaal, ook van die spoor mannen en spoor vrouwen, ook van de vakbonden, is om de reiziger ten dienste te zijn.

Moties **Motions**

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

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

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Maria Vindevoghel

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

- overwegende het feit dat NMBS een overheidsbedrijf is;
 - overwegende het feit dat Infrabel een overheidsbedrijf is;
 - overwegende het groot maatschappelijk belang van onze spoorbedrijven;
 - overwegende het groot aantal betrokken werknemers bij onze openbare spoorbedrijven;
 - overwegende het groot economische belang van onze spoorbedrijven;
 - overwegende de rechten van de treinreizigers;
 - overwegende de belofte tot transparantie over de spoorfinanciering vanuit de regering;
 - overwegende dat de federale regering van het spoorvervoer de ruggengraat van de mobiliteit in België wil maken;
 - overwegende de Europese klimaat- en milieudoelstellingen;
 - overwegende het federaal regeerakkoord zegt dat: 'In het kader van het nationale investeringspact de investeringsdotaties moeten worden opgetrokken;
 - overwegende het feit dat het algemeen vakbondsfrent vervroegd is overgegaan tot een stakingsactie op het spoor op 5 oktober 2022;
- vraagt de regering
- om de NMBS en Infrabel te voorzien van een bijkomende financiering van minstens 4 miljard euro op tien jaar tijd, zodat deze bedrijven minstens het huidige aanbod kunnen voortzetten,
 - om in te zetten op het uitbreiden van de openbare dienst op het spoor, zowel inzake aanbod als kwaliteit,
 - om zich te engageren voor meer operationeel spoorpersoneel en betere werkomstandigheden,
 - om rechtstreeks in dialoog te gaan met de sociale partners over de toekomst van ons spoor."

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

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de Mme Maria Vindevoghel

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

- considérant que la SNCB est une entreprise publique;
- considérant qu'Infrabel est une entreprise publique;
- considérant la grande importance que revêtent nos entreprises ferroviaires pour la société;
- considérant le grand nombre de travailleurs que comptent nos entreprises publiques ferroviaires;
- considérant la grande importance économique de nos entreprises ferroviaires;
- considérant les droits des voyageurs ferroviaires;
- considérant la promesse de transparence faite par le gouvernement en ce qui concerne le financement du rail;
- considérant que le gouvernement fédéral désire faire du transport ferroviaire l'épine dorsale de la mobilité en Belgique;
- considérant les objectifs climatiques et environnementaux de l'Europe;
- considérant que l'accord de gouvernement de l'exécutif fédéral comprend le passage suivant: "Dans le cadre du pacte national d'investissement, les dotations d'investissement seront augmentées";
- considérant que le front commun syndical a décidé d'avancer la grève sur le rail au 5 octobre 2022;

demande au gouvernement

- de prévoir un financement complémentaire d'au moins 4 milliards d'euros en 10 ans pour la SNCB et Infrabel, pour que ces entreprises soient au moins en mesure de poursuivre l'offre actuelle;
- de miser sur l'extension du service public sur le rail, tant en termes d'offre que de qualité;
- de s'engager pour un accroissement du nombre de membres du personnel opérationnel et pour une amélioration des conditions de travail;
- de se lancer dans un dialogue direct avec les partenaires sociaux pour évoquer l'avenir de nos chemins de fer."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

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

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

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

03 **Samengevoegde vragen en interpellatie van**

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbinding Hamont-Weert" (55000322I)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale spoorverbinding Hamont-Weert" (55030187C)**

- **Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het debat in de Nederlandse Tweede Kamer over de spoorlijn Antwerpen-Hamont-Weert" (55030391C)**

- **Barbara Creemers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Hamont-Weert" (55030625C)**

03 **Questions et interpellation jointes de**

- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison Hamont-Weert" (55000322I)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire internationale Hamont-Weert" (55030187C)**

- **Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le débat à la Seconde Chambre néerlandaise concernant la liaison ferroviaire Anvers-Hamont-Weert" (55030391C)**

- **Barbara Creemers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert" (55030625C)**

03.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, enkele weken geleden heb ik samen met een delegatie van de VTV een debat bijgewoond in de Nederlandse Tweede Kamer over de heropening van de treinverbinding Hamont-Weert. Met onze aanwezigheid wilden we onze noorderburen duidelijk maken hoe belangrijk die verbinding is. Er was daarover immers wat twijfel gerezen. Zo bevat het huidige Nederlandse regeerakkoord niet langer het engagement om het project te realiseren.

Het goede nieuws is dat staatssecretaris Heijnen de deur voorlopig nog niet sluit. Een beslissing is evenwel niet voor morgen. Pas in 2024 zal de Nederlandse regering de knoop definitief doorhakken, wanneer ze meer zicht krijgt op de precieze kostprijs. Staatssecretaris Heijnen verklaarde zowel in de commissie als in een persoonlijk gesprek achteraf dat ze overleg plant. Ik heb met haar dus persoonlijk over het dossier kunnen spreken. Ze zal onder andere met de gemeente Hamont overleg plegen. Wanneer hebt u voor het laatst overleg gepleegd met de Nederlandse staatssecretaris? Staat er binnenkort opnieuw overleg gepland?

In deze Kamer bestaat er eensgezindheid over het belang van de heropening van de verbinding naar Weert. Ik verwijs naar het voorstel van resolutie dat in het verleden is goedgekeurd. Op welke manier zult u proberen die eensgezindheid over te brengen naar uw Nederlandse collega's? Hoe denkt u hen te overtuigen van het belang van de verbinding?

Ten slotte wil de Nederlandse regering zicht krijgen op de precieze kostprijs. Betekent dat dat er een nieuwe studie zal volgen aan Nederlandse zijde? Hebt u daarover meer informatie gekregen in uw contacten?

03.02 **Frank Troosters** (VB): Zoals mijn collega Raskin al zei, zal de Nederlandse regering pas in 2024 beslissen over de heropening van de spoorlijn tussen Hamont en Weert. Staatssecretaris Heijnen wil immers eerst een beter zicht krijgen op de kostprijs.

Hoe interpreteert u de Nederlandse beslissing? Hebt u nog contact gehad met uw ambtsgenoot sinds zij hun beslissing bekend hebben gemaakt? Zo ja, wat was de inhoud van deze contacten? Welke mogelijkheden ziet u om het dossier toch nog vlot te krijgen voor 2024?

Voorzitter: Tomas Roggeman.
Président: Tomas Roggeman.

De **voorzitter**: De heer Verduyckt en mevrouw Creemers zijn niet aanwezig, ik geef het woord aan de minister.

03.03 Minister **Georges Gilkinet**: Ik wil mijn appreciatie uitspreken voor de inspanningen die u hebt geleverd om fysiek aanwezig te zijn tijdens het debat op 15 september in de Tweede Kamer. Men vertelt me dat de Nederlandse aanwezigen erg onder de indruk waren en dat ook gesproken werd over de aanwezigheid van de Belgische stakeholders. Dit versterkt de boodschap die mijn medewerkers en ik steeds brengen in alle bilaterale contacten alleen al. Wij hechten namelijk belang aan deze verbinding.

Mijnheer Raskin, u stelt in het algemene deel van uw vraag correct dat de lijn Hamont-Weert niet opgenomen is in de beleidsverklaring van de regering-Rutte IV. Daar werden eerder in deze commissie al vragen over gesteld. Ik heb toen geantwoord dat de regeerverklaring geschreven was op hoofdlijnen en dat de regeringsleden zelf hun beleidsprioriteiten op praktisch niveau moesten invullen. Ik stel dan ook met plezier vast dat staatssecretaris Heijnen dat nu doet. In aanloop naar de vergadering van 15 september had ze haar Werkprogramma Internationaal Spoor gedeeld. Daarin is de verbinding Hamont-Weert, naast andere verbindingen, wel degelijk opgenomen.

Het dossier van de spoorverbinding Hamont-Weert werd inderdaad op donderdag 15 september aangekaart tijdens het debat over de internationale spoorverbindingen in de commissie Infrastructuur en Waterstaat van de Nederlandse Tweede Kamer. Dat debat werd met veel interesse en een gezonde nieuwsgierigheid gevolgd door mijn beleidscollega. Tijdens het debat heeft de staatssecretaris aangegeven dat grensoverschrijdende verbindingen voor haar belangrijk zijn. Ze stelt zelf door haar Limburgse roots op dat vlak een ervaringsdeskundige te zijn – Limburg boven! Ze heeft ook aangegeven dat grensoverschrijdende verbindingen duurzamer moeten zijn. Duurzaam staat in deze context voor 'geborgd voor langere tijd'. Het heeft voor haar immers geen zin een verbinding te realiseren omdat toevallig een aantal bewindslieden daar op een moment van overtuigd zijn, om die verbinding kort daarna weer te laten verdwijnen omdat de volgende niet langer overtuigd is.

Volgens die logica is het dan ook niet verwonderlijk dat staatssecretaris Heijnen tijdens dit debat heeft aangegeven dat ze het dossier van de verbinding Hamont-Weert opnieuw zal bestuderen om na te gaan of de hoge kostprijs, die uit de vorige studie bleek, niet kan worden verminderd. Bij investeringen in spoorprojecten zijn de bedragen immers dermate hoog dat er geen twijfels mogen bestaan over het dossier. Naast het feit dat ze een correct dossier wil opbouwen, toont mevrouw Heijnen bovendien ook aan dat ze heeft geluisterd naar de bezorgdheden over een te hoge inschatting van de kostprijs voor de bouw van de nodige infrastructuur, die door enkele stakeholders op tafel werden gelegd. Zo komt ze tegemoet aan de vragen die de gemeente Weert, de Nederlandse provincie Limburg en de reizigersvereniging VTV hadden geuit. Een opmerking in de marge: u hebt ongetwijfeld gemerkt dat ze in het debat gesteld heeft een erg goede samenwerking met haar Belgische gesprekspartners te hebben. Ze erkent hier eenzelfde *state of mind*.

Sinds donderdag 15 september 2022 heb ik zelf geen contact gehad met mijn Nederlandse collega, maar zoals u weet laat ik niet na om in elk contact met de Nederlanders de interesse van België in de verbinding Antwerpen-Hamont-Weert te benadrukken. Voorts worden door mijn administratie, de FOD Mobiliteit en mijn eigen beleidscollega de communicatielijnen met Nederland zeer kort gehouden. Dat is overigens niet alleen in dit dossier zo. Zo kwam de verbinding Hamont-Weert uiteraard ter sprake tijdens de bilaterale stuurgroep België-Nederland van 26 september 2022.

03.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt gelijk, uw Nederlandse collega heeft inderdaad verwezen naar de goede samenwerking en de goede communicatie met u en met uw kabinet. Ik ben ook blij te vernemen dat u het dossier blijft volgen en dat u het belang ervan blijft onderstrepen. Ik ben het daarover helemaal eens met u.

Zoals u weet, is het een strategisch uitermate belangrijke verbinding. Het is geen spoorlijn in een of andere uithoek, het gaat om een grensoverschrijdende spoorverbinding in het hart van de Euregio. Ze verbindt niet alleen de beide Limburgen, maar biedt ook Antwerpen een nieuwe verbinding met Nederland en, in het verlengde daarvan, met collega-havenstad Rotterdam. Zij geeft de reizigers ook de mogelijkheid om vanuit

Nederland verder te sporen naar Duitsland.

Dit kan dus een duurzaam project zijn, het is geen toevallig project. Net omdat ook in Nederland de middelen niet oneindig zijn, moeten we laten zien dat we vanuit België werkelijk alles, maar dan ook alles, gedaan hebben om aan te tonen dat die connectie gemaakt kan worden. In de aanloop naar de af te kloppen beheersovereenkomst zal ik dan ook een motie van aanbeveling indienen.

03.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik kom uit het bedrijfsleven. Ik werkte in een heel arbeidsintensief bedrijf, met een systeem waarbij iedereen binnen de ketting perfect wist wat hij moest doen. Als er een probleem was, werd bekeken wie met dat probleem te maken kreeg: welke mensen van de productie, de logistiek en de backoffice. Iedereen kwam samen in de vergaderzaal om het probleem te benoemen, te bekijken hoe het kon ontstaan en hoe het kon worden opgelost. Er werd beslist wie wat zou doen en 20 minuten later was het opgelost. Dat heet pragmatisme: iets snel en efficiënt oplossen.

U bent allemaal naar Nederland gegaan. Jammer genoeg kon ik er niet bij zijn, maar ik had dat graag gewild, uit sympathie voor het dossier en voor de mensen van de VTV. We hadden op voorhand echter al een nota van bijna 7 bladzijden van uw Nederlandse collega kunnen inkijken en konden daaruit al opmaken wat de beslissing zou zijn. Het was heel sympathiek om naar daar te gaan, maar eigenlijk wisten we al wat er zou gebeuren.

Nu kunnen we discussiëren over de beslissing om dat uit te stellen tot 2024, maar dat is het verhaal van het glas dat halfvol of halfleeg is. Voor mij is het glas niet halfleeg, maar helemaal leeg. Staatssecretaris Heijnen heeft het in de kast gezet en de deur dichtgedaan tot 2024. We komen op bezoek, we bekijken het en dan zullen we de zaak opnieuw bespreken.

We hebben een studie gehad aan Nederlandse zijde en een studie van die studie. We hebben aan Belgische zijde een studie gehad, die nog altijd in de schuif van de NMBS ligt, terwijl de parlementsleden het moeten stellen met een waardeloos pdf'je. Wij mogen de echte studie, die bij mij veel vragen oproept, niet zien. De conclusie ervan was dat het een negatieve businesscase was, dat terwijl in Nederland in het regeerakkoord van de regering-Rutte III stond dat er een akkoord was om de verbinding Hamont-Weert te realiseren.

Eigenlijk waren de Nederlanders over de streep getrokken, maar nu zijn we terug naar af. We zijn achteruitgegaan. Er is niets. We zullen verder praten en in 2024 alles nog eens opnieuw berekenen en kijken of er geld is. Voor mij is het verhaal erop achteruitgegaan. Ik kan alleen vaststellen dat de broodnodige spoorontsluiting van Limburg, Vlaanderen en de Antwerpse regio naar Nederland, Duitsland en Scandinavië, die economisch bijzonder belangrijke regio's zijn, zowel voor personen- als goederenvervoer, er deze legislatuur niet zal komen en dat we erop achteruit zijn gegaan. Dat is mijn conclusie.

Ik zal hier keihard verder aan blijven trekken, in de hoop het wel nog in orde te krijgen. Dit is tot nog toe echter een zeer negatief verhaal geworden.

03.06 Kris Verduyckt (Vooruit): Mijnheer de minister, dit dossier heeft een heel lange geschiedenis. Nederland is nooit vragende partij geweest. Er werd te veel de koppeling gemaakt met de IJzeren Rijn. Wij hebben dat zien veranderen. Het dossier werd eindelijk opgenomen in het vorige regeerakkoord. Nu staat het niet in het regeerakkoord, maar ik begrijp dat in het debat opnieuw gezegd is dat Nederland grensoverschrijdende verbindingen belangrijk vindt.

U zei net "Limburg boven!" en ik ga daar helemaal mee akkoord. Ik ga echter nog meer akkoord met collega Raskin: dit is geen Limburgs dossier. Dit is een dossier om regio's met elkaar te verbinden. Die verbinding met Weert is interessant, maar veel interessanter is natuurlijk de verbinding met Eindhoven en veel verder. Eindhoven heeft de Brainport, een bijzonder belangrijke werkgever. Er is potentie om die connectie maken en om ook met Venlo en Duitsland verbindingen te maken.

Met betrekking tot de kostprijs, het is goed dat u dat dossier opnieuw zult bekijken. Wij zijn ter plaatse geweest en men heeft daar een aantal suggesties gedaan om die kostprijs te doen dalen. Het waren geen complexe voorstellen die daar gedaan werden. Ik ben er echt van overtuigd dat dit een haalbaar dossier is en blijft. Ik deel het fatalisme van collega Troosters absoluut niet. Wij moeten dit dossier onder de aandacht blijven brengen. Wij zijn dat verplicht aan die regio's en ook aan alle mensen die reeds jaren aan dit dossier werken.

Moties
Motions

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Wouter Raskin en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Wouter Raskin

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

- overwegende het voorstel van resolutie voor het realiseren van een grensoverschrijdende treinverbinding tussen Hamont en Weert, dat op 3 juni 2021 unaniem werd goedgekeurd door de plenaire vergadering van de Kamer;

- overwegende dat alle infrastructuurwerken aan Belgische zijde die noodzakelijk zijn voor het tot stand brengen van de treinverbinding reeds zijn afgerond;

- overwegende dat de realisatie van de treinverbinding niet langer is opgenomen in het regeerakkoord van de huidige Nederlandse regering;

- overwegende dat de Nederlandse staatssecretaris Vivianne Heijnen in 2024 een definitieve beslissing wil nemen over de treinverbinding, wanneer er meer duidelijkheid bestaat over de precieze kostprijs;

- overwegende dat de bestaande beheersovereenkomst tussen de NMBS en de federale overheid in de artikelen 5 en 24 de grensoverschrijdende lijnen regelt die de stations kort over de grens bedienen en als vervoer met treinen van de gewone dienst mogen worden beschouwd en bijgevolg onder de opdracht van openbare dienst vallen;

- overwegende dat er op dit moment onderhandelingen plaatsvinden over een nieuw ontwerp van beheersovereenkomst tussen de NMBS en de federale overheid;

- overwegende dat het essentieel is dat de federale overheid een duidelijk signaal geeft aan de Nederlandse regering dat zij van de NMBS verlangt dat deze een treindienst zal verzorgen op het traject Hamont-Weert, zodra de infrastructuur dit toelaat;

vraagt de regering

om de bediening van het station van Weert op te nemen in het ontwerp van beheersovereenkomst tussen de NMBS en de federale overheid, onder voorbehoud van de uitvoering van de infrastructuurwerken die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de treinverbinding tussen Hamont en Weert op het Nederlandse grondgebied."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Wouter Raskin et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Wouter Raskin

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

- considérant la proposition de résolution visant la réalisation d'une liaison ferroviaire transfrontalière entre Hamont et Weert, adoptée à l'unanimité par la Chambre en sa séance plénière du 3 juin 2021;

- considérant que du côté belge, tous les travaux d'infrastructure nécessaires à la réalisation de cette liaison ferroviaire sont déjà achevés;

- considérant que la réalisation de cette liaison ferroviaire ne figure plus dans l'accord de gouvernement de l'actuel exécutif néerlandais;

- considérant que la secrétaire d'État néerlandaise Vivianne Heijnen entend prendre une décision définitive sur cette liaison ferroviaire en 2024, lorsque les coûts précis seront mieux connus;

- considérant que l'actuel contrat de gestion conclu entre la SNCB et l'État fédéral porte aussi, aux articles 5 et 24, sur les lignes transfrontalières desservant les gares situées juste après la frontière, ces dessertes pouvant être considérées comme un transport effectué avec des trains du service ordinaire et relevant dès lors des missions de service public;

- considérant qu'un nouveau projet de contrat de gestion entre la SNCB et l'État fédéral fait actuellement l'objet de négociations;

- considérant qu'il est essentiel que l'État fédéral envoie un signal clair au gouvernement néerlandais en lui faisant savoir que notre gouvernement exige de la SNCB qu'elle mette en place une liaison ferroviaire sur le trajet Hamont-Weert dès que l'infrastructure le permettra;

demande au gouvernement

d'inclure la desserte de la gare de Weert dans le projet de contrat de gestion entre la SNCB et l'État fédéral, sous réserve de l'exécution des travaux d'infrastructure nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire entre Hamont et Weert sur le territoire néerlandais."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.
Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

04 Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De renovatie en de verkoop van de Jubelfeestbrug door de NMBS" (550003231)

04 Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rénovation et la vente du pont du Jubilé par la SNCB" (550003231)

04.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Jubelfeestbrug is een ijzeren liggerbrug in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op de site van Thurn en Taxis, in het park aldaar. Het is een art-nouveaubouwwerk dat de Jubelfeestlaan verbindt met de Emile Bockstaellaan. De brug is in 1904 ontworpen door ingenieur Frédéric Bruneel en werd een jaar later in gebruik genomen. De brug bestaat uit drie achtereenvolgende overspanningen, waarvan het middendeel een lengte heeft van 40,66 meter.

De NMBS wil al geruime tijd van dat bouwwerk af. Er rijden geen treinen meer onder die brug, waardoor ze voor de NMBS eigenlijk overbodig is geworden. De brug is beschermd maar heeft een dringende renovatie vanwege de slechte toestand waarin ze verkeert.

Nadat de NMBS in 2020 een studieopdracht uitschreef voor de restauratie, zou er nu een akkoord zijn waarbij de NMBS en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest elk 4 miljoen euro ophoesten voor het herstel van de brug, die nadien voor één symbolische euro door de NMBS aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zal worden overgedragen. De conclusie luidt dat er 4 miljoen euro wordt geïnvesteerd in de renovatie van een overbodige brug, om ze vervolgens voor 1 euro over te laten aan het Brusselse Gewest. De NMBS kan dat blijikbaar.

Mijnheer de minister, welke waren de resultaten van de studieopdracht die de NMBS destijds gegeven heeft voor de renovatie van die brug? Welke bedragen staan daarin? Zijn die resultaten beschikbaar voor de parlementsleden van de commissie voor Mobiliteit?

Gaf de raad van bestuur van de NMBS eensgezind goedkeuring aan de overeenkomst die met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werd gesloten, of moet dat nog gebeuren? Was u als minister op de hoogte van die beslissing?

Vindt u het acceptabel dat de NMBS 4 miljoen euro belastinggeld investeert in de renovatie van een brug die de NMBS eigenlijk niet nodig heeft, om die vervolgens voor 1 euro, dus bijna kosteloos, weg te schenken aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?

Zult u eventueel stappen zetten of actie ondernemen om de gemaakte overeenkomst in vraag te stellen of ongedaan te maken?

Wanneer en door wie werd er over de overeenkomst tussen de NMBS en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest onderhandeld en wanneer werd ze eventueel bekrachtigd?

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, het is een goede zaak dat dat historische monument gerestaureerd wordt, want het draagt mee bij tot de uitstraling van onze hoofdstad.

De NMBS heeft mij hierover het volgende antwoord bezorgd. In 2001 werden de reilsporen op de site van Thurn en Taxis verwijderd en in 2008 werd het terrein onder de brug verkocht. Dat terrein is vandaag onderdeel van een park dat zich uitstrekt van de Havenlaan tot het Bockstaelplein. De indiening van de bouwvergunning eind augustus is het resultaat van een studie. De vergunning ligt ter inzage bij urban.brussels, dat het dossier elektronisch heeft ontvangen. De invoeringsdatum is 31 augustus 2022. De status geeft aan dat het wacht op een certificaat van volledigheid.

De studie is het resultaat van een samenwerking tussen de NMBS, het studiebureau Brussels, Brussel Mobiliteit en urban.brussels. Alle besluiten werden goedgekeurd en gevalideerd door alle bij de studie betrokken partners.

Op 3 december 2021 hebben het Brusselse Gewest en de NMBS een partnerschapsovereenkomst ondertekend voor de gunning van het contract voor de renovatie van de Jubelfeestbrug. Die overeenkomst werd vervolgens door het Executive Committee van de NMBS goedgekeurd, overeenkomstig de geldende bevoegdheidsdelegatie.

04.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. U hebt de geschiedenis van het verhaal geschetst. Dat is goed, maar ik heb een paar essentiële vragen niet beantwoord gezien.

De allerbelangrijkste, wat mij betreft, is of wij inzage kunnen krijgen in die gemeenschappelijke studie? Er is blijkbaar nog verder gewerkt en men is tot een partnerschapsovereenkomst gekomen, die goedgekeurd en ondertekend is. Mij interesseren natuurlijk vooral de cijfers. Wat staat er allemaal in die studie en wat blijkt daaruit? Wat zullen de gevolgen zijn?

Ik moet vaststellen dat die constructie hier is opgezet. Op dit moment zijn er talrijke huisgezinnen die amper hun facturen kunnen betalen. De NMBS zit ook in een precaire budgettaire situatie. Daarover hebben wij het daarstraks al gehad. Zij vraagt bakken extra geld. Hier wordt eigenlijk 4 miljoen euro weggesluisd naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voor een totaal overbodige brug. Ik noem dat niet meer of niet minder een transfer van hoofdzakelijk Vlaams belastinggeld naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Nu ik uw antwoord hoor en aangezien de Jubelfeestbrug feitelijk geen logistieke waarde meer heeft voor de NMBS, gelet op de budgettaire situatie waarin de federale regering verkeert en waarin de NMBS verkeert door de energiecrisis en de loonindexeringen en overwegende dat de NMBS voortdurend bijkomend financiële steun vraagt, vind ik het bijna onbegrijpelijk dat dit gebeurt.

Overwegende dat het in mijn ogen absoluut de morele plicht is van overheidsbedrijven om op een goed doordachte en spaarzame manier om te springen met de financiële middelen die hun door de belastingbetalers ter beschikking worden gesteld, dien ik een motie van aanbeveling in. Daarin vraag ik de regering om onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen opdat de plannen waarbij de NMBS dit scenario zou uitvoeren toch opnieuw bekeken zouden worden, alsook om de NMBS aan te sporen de alzo uitgespaarde 4 miljoen euro aan te wenden voor het verbeteren van de toegankelijkheid en het verhogen van de veiligheid van haar infrastructuur. Dat lijkt mij een betere besteding.

Moties

Motions

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

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

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

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

- overwegende het feit dat de Jubelfeestbrug geen feitelijke of logistieke waarde meer heeft voor de NMBS;

- overwegende de precaire budgettaire situatie waarin de federale regering verkeert;

- overwegende dat de hoge kosten voor energie en de loonindexeringen de budgettaire situatie van de NMBS erg onder druk zet;

- overwegende het feit dat de NMBS bijkomende financiële steun vraagt aan de regering;

- overwegende het feit dat de NMBS een prijsverhoging zal doorvoeren in februari 2023;

- overwegende de hoge inflatie en het verlies aan koopkracht waarmee de bevolking kampt;

- overwegende de absolute en morele plicht van overheidsbedrijven om op een goede, doordachte en spaarzame manier om te springen met de financiële middelen die hen door de belastingbetalers ter beschikking worden gesteld;

vraagt de regering

- onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen opdat de plannen, waarbij de NMBS eerst 4 miljoen euro zal investeren in de renovatie van de voor hen onnuttige Jubelfeestbrug om die vervolgens voor één symbolische euro te verkopen aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, geen doorgang kunnen vinden;

- de NMBS aan te sporen om de alzo uitgespaarde 4 miljoen euro aan te zullen wenden voor het verbeteren van de toegankelijkheid en het verhogen van de veiligheid in haar infrastructuur."

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

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

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

- considérant le fait que le pont du Jubilé ne présente plus aucune valeur réelle ou logistique pour la SNCB;

- considérant la situation budgétaire précaire dans laquelle se trouve le gouvernement fédéral;

- considérant que le coût élevé de l'énergie et l'indexation des salaires exercent une forte pression sur la situation budgétaire de la SNCB;

- considérant le fait que la SNCB demande un soutien financier supplémentaire au gouvernement;

- considérant le fait que la SNCB appliquera une augmentation des prix en février 2023;

- considérant la forte inflation et la perte de pouvoir d'achat auxquelles la population est confrontée;

- considérant le devoir moral et absolu des entreprises publiques de gérer correctement, de manière réfléchie et parcimonieuse les moyens financiers mis à leur disposition par les contribuables; demande au gouvernement

- de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour que les projets de la SNCB visant à d'abord investir quatre millions d'euros dans la rénovation du pont de Jubilé, qui lui est inutile, pour ensuite le vendre à la Région de Bruxelles-Capitale pour un euro symbolique, ne puissent pas se concrétiser;

- d'inciter la SNCB à utiliser les quatre millions d'euros ainsi économisés pour améliorer l'accessibilité et accroître la sécurité de ses infrastructures."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

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

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

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

05 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La source de cofinancement du projet d'extension du Terminal Container Athus" (55029467C)

05 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cofinancieringsbron voor de geplande uitbreiding van Terminal Container Athus" (55029467C)

05.01 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans son principe, le projet de développement du terminal container d'Athus convainc l'ensemble des forces politiques concernées, à la Région comme au fédéral. Je m'en réjouis. Je peux donc faire l'économie de l'exposé des enjeux climatiques et économiques que ce projet sert formidablement.

Il est l'heure maintenant de passer d'un soutien de principe à un soutien pratique. C'est tout simple et ça ne dépend que d'une répartition des rôles entre vous et votre homologue à la Région wallonne, le ministre Henry.

Il s'agit de mobiliser les fonds européens du programme Connecting Europe Facility sur les volets d'études et de travaux du projet. Les taux de subventions sont respectivement de 50 % et de 30 %, pour des montants avoisinants 2 et 11 millions d'euros. Mais ces subventions ne seront allouées que si et seulement si la Région ou le fédéral cofinance à la même hauteur.

Je n'entre pas dans les détails, car tout ceci est bien connu de votre cabinet et de celui de votre collègue Henry, où Idelux plaide sans relâche pour qu'avance ce projet. Voilà des mois que cela dure!

Monsieur le ministre, ma question est toute simple: qui, de vous ou de votre collègue M. Henry, va mettre la main à la poche et quand?

05.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Piedboeuf, merci pour votre question. Je connais bien le site du terminal container d'Athus pour l'avoir visité l'année dernière avec la commissaire européenne au transport, Adina Vălean. Nous allons inaugurer le résultat de travaux réalisés avec des moyens belges et européens.

Le terminal d'Athus est un carrefour multimodal européen du fret ferroviaire, au cœur du corridor qui relie la Méditerranée à la mer du Nord, notamment ses grands ports, dont le port d'Anvers. Le terminal est un port sec, qui correspond avec le port humide d'Anvers. Les activités de ce terminal participent pleinement à l'ambition de ce gouvernement de doubler le volume de marchandises transportées par train d'ici 2030;

ambition confirmée par l'adoption du plan Marchandises vendredi passé par le gouvernement.

J'ai effectivement reçu un courrier de sollicitation du terminal container d'Athus m'annonçant le projet de développement du terminal auquel vous faites référence. Dans ma réponse, j'ai précisé au terminal que je proposerais au gouvernement fédéral une série d'investissements pour permettre au gestionnaire d'infrastructure, Infrabel, de réaliser les aménagements utiles au développement des nouveaux trafics générés par cette extension. C'est un projet pour lequel des investissements nouveaux sur ce terminal sont utiles.

C'est un des enjeux de l'actuel conclave budgétaire. Disposerons-nous de suffisamment de moyens d'investissement ces dix prochaines années pour répondre à nos omissions en matière de transport de personnes mais aussi de marchandises en soutien de notre économie.

Par contre, en ce qui concerne un soutien public spécifique aux aménagements dans l'enceinte privée du terminal, cette compétence a été régionalisée à la suite de la sixième réforme de l'État. J'ai d'ailleurs adressé un courrier au ministre-président du gouvernement wallon, M. Di Rupo, à mon collègue Philippe Henry, le ministre wallon de la Mobilité, mais aussi au ministre wallon du Budget, M. Dolimont qui est bien connu de vos services, afin d'attirer leur attention sur l'importance de ce projet. La balle est donc dans leur camp sur cet aspect, certainement chez le ministre Henry mais aussi – car je pense savoir que le gouvernement wallon est également en conclave budgétaire – chez son collègue, le ministre du Budget, pour voir si la Wallonie dégage suffisamment de moyens pour favoriser le transport modal que vous et moi souhaitons en soutien de nos acteurs économiques.

05.03 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Maintenant, c'est clair! C'est bien le ministre Henry qui doit bouger. Cela fait des mois que nous essayons de le convaincre. Je l'ai encore vu en tête-à-tête à la Foire de Libramont avec tous les opérateurs. Il a dit qu'il allait se pencher sur la question.

Mais, quand on voit qu'on consacre 400 millions d'euros pour le fluvial en Wallonie, c'est très bien. Mais il n'y a pas de fleuve en province de Luxembourg. C'est le plus grand "port sec" du pays. On peut, en effet, partir d'Anvers et arriver en Méditerranée. Il faudra donc qu'il se décide mais votre réponse est claire. C'est lui qui doit intervenir. Il n'y a plus l'ombre d'un doute!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toestand van het station in Ronse" (55029614C)

06 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation à la gare de Renaix" (55029614C)

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, eerder in 2022 werden regelmatig klachten gemeld van verloedering, overlast en fietsdiefstallen in en rond het station van Ronse. Om de overlast tegen te gaan werd er camerabewaking geïnstalleerd, wat heeft geholpen om de problemen te bestrijden. De meldingen zijn in aantal afgenomen.

Ondertussen werd de camerabewaking echter alweer weggenomen. Het lag enigszins in de lijn van de verwachtingen dat de problemen sindsdien zouden herbeginnen. Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Waarom werd de camerabewaking aan het station opnieuw weggenomen?

Deelt u de mening dat de installatie van camera's de situatie in het station van Ronse tijdelijk heeft verbeterd?

Welke initiatieven plant u om ter plaatse het aantal fietsdiefstallen tegen te gaan, de algemene onveiligheid in het station van Ronse aan te pakken en de verloedering van het stationsgebouw tegen te gaan? Zal er bijvoorbeeld tijdelijk meer worden gepatrouilleerd door agenten van Securail?

Betreft het station van Ronse een zogenaamde hotspot in het nationale actieplan tegen fietsdiefstallen?

Van wanneer dateert uw meest recente overleg ter zake met het lokale bestuur van Ronse?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, voor de gesignaleerde problematiek van overlast, diefstal en vandalisme ter hoogte van de fietsenstalling werd een tijdelijke camera geplaatst. Die camera werd voor de zomer weggehaald, aangezien de problematiek naar zeggen van de NMBS vooral zou zijn gelinkt aan schoolgaande jeugd. De camera die tijdelijk werd verwijderd uit de wachtzaal wegens werken, werd eind mei 2022 teruggeplaatst. De NMBS kreeg geen signalen dat de problematiek in de tussentijd opnieuw de kop opsteekt.

Veeleer dan een preventief effect hebben de camera's de opsporing van daders tot doel en het leveren van bewijsmateriaal na een incident. De camera's dragen eveneens bij tot de monitoring van evenementen en reizigersstromen en tot de realtime inschatting en opvolging van incidenten.

Aangezien de frequentie van de patrouilles van Securail het schooljaar volgt, zijn deze sinds het begin van het schooljaar, in overleg met de politiediensten, inderdaad in een hoger tempo hervat. Afhankelijk van de monitoring van de feiten zal de NMBS niet aarzelen om indien nodig andere maatregelen te nemen, zoals het inzetten van tijdelijke camera's. Daarvoor hebben wij echter een beetje middelen nodig, mijnheer Roggeman.

Met betrekking tot fietsdiefstallen aan stations, de NMBS beschikt niet over cijfers omdat de aangifte bij de politie wordt gedaan. De NMBS is vragende partij om deze cijfers op het federale niveau te ontvangen, zodat een accurate risico-inschatting kan worden gemaakt van de hotspots.

Indien het stadsbestuur of de politie van Ronse dit wensen, kan er in overleg een gezamenlijke actie worden uitgewerkt waarin de aanpak van het fenomeen integraal wordt benaderd.

06.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, wij hebben het reeds vaak gehad over onveiligheid bij de spoorwegen. Uit alle studies ter zake blijkt dat een onveiligheidsgevoel een van de grootste redenen is voor mensen om niet voor de trein te kiezen. Het is dus van groot belang dat reizigers van het begin van hun traject tot op hun bestemming in alle veiligheid kunnen reizen. Dat begint bij veilige fietsenstallingen. Ze moeten zich ook veilig kunnen voelen op het perron en in de trein.

Het probleem is natuurlijk breder dan Ronse alleen. Ik heb vernomen dat de camera's teruggeplaatst zijn, wat een goede zaak is. Het lijkt mij nuttig dat ook de algemene onveiligheidsproblematiek verder bekeken wordt.

Ik ben het niet helemaal met u eens wanneer u zegt dat camera's geen preventief nut hebben. Ze kunnen wel degelijk een afschrikkingseffect hebben voor mensen met foute intenties. Bovendien is het een vrij goedkope ingreep. Voor camera's hebt u geen bijkomende miljoenen nodig. En de veiligheid in de stations en in de treinen kan er alleen maar wel bij varen.

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

07 **Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'achat de billets à bord des trains, sanction contre les personnes âgées" (55029620C)**

07 **Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benadeling van bejaarden die een ticket in de trein moeten kopen" (55029620C)**

07.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, nous entendons souvent que des personnes âgées sont sanctionnées pour ne pas avoir acheté de billet avant de monter dans le train. Or, ces personnes n'ont souvent pas accès à un guichet à leur gare d'embarquement et ne sont pas en mesure d'utiliser les automates.

C'est une discrimination classique induite par l'usage des nouvelles technologies, qui offrent des services en lieu et place d'hommes et de femmes. Pensées pour réaliser des économies et s'adresser au plus grand nombre et non pas à tout le monde, elles excluent souvent certains groupes. Lorsqu'on a atteint un certain âge et que l'on ne s'est jamais servi d'un ordinateur et encore moins d'un smartphone, on a peu de chance d'être en mesure d'utiliser un automate de la SNCB. Les écrans correspondent à des codes de langage propre qui demandent un minimum de familiarisation préalable.

Vous le comprendrez, cette situation est profondément injuste. On ne peut accepter qu'une personne déjà lésée par la fermeture de guichets soit sanctionnée d'un surcoût éventuel, voire d'une amende.

Monsieur le ministre, comment justifiez-vous que la SNCB sanctionne des personnes qui sont incapables d'acheter des billets de train avant d'embarquer parce qu'incapable d'utiliser des automates?

La SNCB dispose-t-elle de données sur la récurrence de cette situation? Compte-t-elle réaliser une étude à cet égard si ce n'est pas le cas?

La SNCB va-t-elle mettre fin à cette pratique de sanctionner celles et ceux qui n'ont d'autre choix, vu la fermeture des guichets, que d'acheter un titre de transport à bord?

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Bonaventure, l'accessibilité de toutes et tous, jeunes et moins jeunes, à nos gares et à nos trains est l'une de mes priorités. La lutte contre la fracture numérique fait également partie de mes préoccupations et est régulièrement débattue avec la SNCB dans le cadre des négociations en cours pour son futur contrat de service public.

Aujourd'hui il est déjà possible, pour les personnes éprouvant des difficultés, de contacter le service clientèle de la SNCB afin d'obtenir une assistance directe au départ d'un automate, par un simple appel. L'opérateur peut alors prendre le contrôle à distance des opérations et apporter toute l'assistance nécessaire au voyageur dans la sélection de son trajet et de son tarif.

C'est une faculté qui est peut-être trop peu connue, mais la publicité donnée à nos travaux – par votre intermédiaire par exemple – permettra sans doute qu'elle soit davantage utilisée.

Je rappelle par ailleurs que lorsqu'il n'y a pas d'automate ou que l'automate est défectueux, l'accompagnateur(rice) est averti(e) qu'un supplément n'est bien entendu pas demandé aux voyageurs. Comme je l'ai déjà fait par le passé, j'appelle les accompagnateur(rice)s à faire preuve de souplesse et de compréhension par rapport à ce type de situation. Pour le futur, la SNCB est en train d'étudier la nouvelle génération d'automates qui doivent offrir une interface encore plus moderne et intuitive aux voyageurs. Les nouveaux automates seront équipés d'une assistance vocale par interphone disponible tous les jours pendant les heures d'ouverture des centres d'appel.

Une attention particulière sera accordée à la localisation de chaque automate afin d'assurer au mieux leur accessibilité et la lisibilité des écrans d'affichage. Dans ce cadre, un maximum de clients et d'utilisateurs potentiels est impliqué dans ce projet, y compris les personnes éprouvant des difficultés. C'est une chose sur laquelle j'ai insisté auprès de la SNCB.

La SNCB proposera aux communes qui le souhaiteraient d'organiser des sessions d'informations sur l'utilisation des nouveaux canaux de vente. Cela arrivera dans le courant de l'année 2023. La mise en place de ces nouveaux automates est donc prévue au plus tôt en 2023. Le sujet des nouveaux canaux de vente fait l'objet d'une autre question de cette commission. La coopération de bpost et de la SNCB se poursuit. Ainsi, un projet pilote est actuellement en cours dans les gares de Saint-Ghislain, de Liedekerke, Anse, Wavre, Torhout et Ronse (Renaix), où les voyageurs peuvent se rendre au guichet de bpost pour obtenir de l'aide afin de remplir des formulaires de demandes d'abonnement ou de cartes de réduction. L'objectif est d'être le plus inclusif possible.

07.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses.

Nous devons également faire de la lutte contre toutes les formes de discrimination une priorité pour le train. Pour beaucoup de seniors, le train est l'un des moyens de transport les plus accessibles et confortables. Il importe qu'il le reste. De même, il doit rester pour eux la première offre alternative à la voiture.

Par ailleurs, les seniors ne sont pas les seuls à éprouver des difficultés. En tant qu'ancienne formatrice de "Lire et Écrire", j'étais en charge de personnes illettrées. Il me faut admettre que la numérisation apportée par ces nouveaux automates peut se révéler tout à fait terrifiante pour les personnes qui se heurtent à des difficultés avec la technologie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Samengevoegde vragen van**

- **Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidsoverlast door Leuven Rechtdoor" (55029626C)**

- **Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidshinder in Zaventem" (55030669C)**

08 **Questions jointes de**

- **Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores engendrées par la trajectoire Louvain tout droit" (55029626C)**

- **Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances sonores à Zaventem" (55030669C)**

08.01 **Karin Jiroflée** (Vooruit): Mijnheer de minister, u weet ondertussen dat, als ik een vraag stel in verband met het vliegwezen, het over de route Leuven Rechtdoor zal gaan. Dat is ook nu weer het geval.

In de studie van Envisa, die op verzoek van de federale regering en ten gevolge van een rechterlijke uitspraak gemaakt werd, komt de route Leuven Rechtdoor één keer voor. Eén keer, mijnheer de minister, op pagina 226: "Beter gebruik van SID03 en SID3a om het vertrekkend verkeer te verdelen en de getroffen gebieden te ontlasten." Beter verdelen over Leuven-Noord en Leuven-West dan maar? Dat is namelijk wat er in mensentaal staat.

Slechts één vermelding in een studie van 1.000 pagina's dus, terwijl hier de inwoners van minstens vijf gemeenten rechtstreeks worden getroffen. Het lijkt wel of die gemeenten niet bestaan. Er wordt voortdurend naar evenwichten tussen de gewesten gezocht, tussen Vlaanderen en Brussel, maar nooit naar evenwichten binnen die gewesten. Nochtans zijn die problemen even groot en – vooral – minstens even onrechtvaardig.

Wat hebt u, na de studie ondertussen vier of vijf maanden in uw bezit te hebben, geleerd over een voor alle gemeenten die op de vliegroutes liggen billijke oplossing, mijnheer de minister? Wat hebt u, meer specifiek, geleerd over een mogelijke oplossing voor de route Leuven Rechtdoor?

08.02 **Katleen Bury** (VB): Mijnheer de minister, wij hebben al wat gehakketak gelezen in de kranten over het dossier van de geluidshinder in Zaventem. Volgens Brussels minister Maron is er sprake van een voorakkoord of een gemeenschappelijke verklaring, zoals het document officieel heet. Er is sprake van een samenwerking en bijkomende voorwaarden. Volgens Vlaams minister van Omgeving Demir was er echter helemaal geen sprake van een onderhandeling, maar hebt u, mijnheer de minister, eenzijdig een voorstel gedaan waarop de andere regeringen hun bezwaren mochten indienen. Die twee verklaringen zijn totaal anders en zelfs tegenstrijdig, vandaar enkele vragen.

Wat werd er ondertussen al concreet beslist?

Als er toch sprake zou zijn van een voorakkoord – hoewel maar een partij dat beweert – welke concrete acties staan daar dan in?

08.03 **Minister Georges Gilkinet**: Geachte leden, de Envisa-studie werd gepubliceerd op 1 juni 2022 en is volledig beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Ter informatie of herinnering, de oorsprong van de Envisa-studie is gerechtelijk. Oorspronkelijk was besloten een dergelijke studie uit te voeren naar aanleiding van verschillende vonnissen.

Envisa presenteert verschillende scenario's die zijn opgesteld op basis van de voorstellen van de verschillende partijen in het vonnis, waaronder het Vlaamse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de gemeenten. Niets meer en niets minder. Naast de publicatie is de Envisa-studie tijdens de vergadering van 20 juni gepresenteerd aan de deelnemers van het overlegplatform dat ik heb opgericht en waarbij de gemeente Haacht is aangesloten.

Bovendien benadrukt Envisa dat het onmogelijk is een oplossing te vinden als er geen politieke consensus bestaat over het doel. Envisa benadrukt dat alleen principes waarover iedereen het eens is tot duurzame oplossingen zullen leiden. Dit is een van de doelstellingen van het overlegplatform.

Naast het overlegplatform hebben de federale regering en de gewesten op mijn initiatief getracht een gemeenschappelijk kader voor de aanpak van de problematiek uit te werken. Tien vergaderingen met vertegenwoordigers van de vier regeringen resulteerden in een veelbelovende tekst die gemeenschappelijke

principes en een nieuwe manier van werken inluidde: een meer collaboratieve, meer inclusieve methode. Helaas moest ik op het laatste moment constateren dat een van de betrokkenen zich terugtrok. Ik heb hier duidelijk spijt van, maar wij werken verder samen aan een tekst in dat moeilijke dossier.

Zoals u ongetwijfeld hebt gelezen, werk ik intussen aan andere operationele maatregelen die de overlast voor de overvlogen bevolking snel moeten helpen verlichten, zoals de verbetering van de start- en landingsprocedure: sneller, hoger en langer, in overleg met de luchtvaartmaatschappijen en de luchtverkeersleiders, om zo het lawaai en de milieu-impact te verminderen. Daarnaast is er de vaststelling van nieuwe regels omtrent *quota counts* voor vliegtuigen die gebruikmaken van Brussels Airport.

Zoals ik onlangs in de pers heb aangekondigd, mag Brussels Airport niet de geluidsvuilnisbak van Europa worden. Oudere en meer lawaaiige vliegtuigen zullen elders moeten landen. Dan is er nog een aanpassing van de prijzen voor de luchtvaartmaatschappijen, waarbij rekening wordt gehouden met de nieuwe normen en met het tijdstip van landen of opstijgen van de vliegtuigen. Het is de bedoeling om de meest lawaaiige vliegtuigen uit Brussel weg te houden, dit vooral aan het begin en het einde van de dag, net als 's nachts en in het weekend.

Ongeacht de complexe nieuwe besluiten die moeten worden uitgevoerd of de nieuwe vliegroutes, is het mijn doel de situatie van alle bewoners die onder vliegroutes wonen te verbeteren, ook in de omgeving van Leuven. U kunt er zeker van zijn dat ik alles in het werk zal stellen om een duurzame oplossing te vinden voor het probleem van de vluchten in en rond Brussel, in ieders belang.

Ik wil ook nog iets toevoegen voor mevrouw Jiroflée dat niet in mijn schriftelijke antwoord staat. Er is niets geschreven over Leuven Rechtdoor of Leuven-West in de Envisa-studie. De Vlaamse regering heeft daarover dus niets gevraagd. In het kader van de Envisa-studie werd namelijk alle regeringen gevraagd om scenario's voor te stellen die door Envisa bestudeerd zouden worden. Ik heb daarover echter niets gekregen van mijn Vlaamse collega's.

08.04 Karin Jiroflée (Vooruit): Mijnheer de minister, ik kan enkel concluderen dat de Vlaamse regering even onberoerd blijft bij het feit dat naar aanleiding van de route Leuven Rechtdoor, vijf gemeenten, die al jaren de lasten van dalende vliegtuigen torsen en daar nooit een probleem mee gehad hebben, sinds 2014 ook nog alle opstijgende vliegtuigen over zich heen krijgen. Andere gemeenten krijgen geen enkel vliegtuig meer over zich heen. Blijkbaar ligt geen enkele regering daarvan wakker.

Ik juich uw standpunt toe dat Brussel geen lawaaiuilnisbak mag worden. Blijkbaar gaat het wel altijd over verschillen tussen gewesten en wordt er nooit van nabij gekeken wat sommige gemeenten moeten torsen.

Het klopt dat de studie op 20 juni werd voorgesteld op het overlegplatform, met nadruk op het woord 'voorgesteld', want er is niets mee gebeurd.

Naast de Envisa-studie hebt u ook een brief ontvangen van de betreffende burgemeesters, ook ondertekend door alle betrokken Kamerleden over de partijgrenzen heen, gewoonweg omdat iedereen het eens is over de onrechtvaardigheid van de huidige situatie. Ook daarover hebben we verder niets vernomen, behalve een ontvangstmelding.

Mijnheer de minister, ik dring er echt nogmaals op aan dat dit bekeken wordt op het niveau van de verschillende gemeenten en dat wordt nagegaan of daar de lawaai-overlast zo rechtvaardig gespreid is. U zult moeten vaststellen dat dat niet het geval is. Het enige dat ik wil, is dat u zich daar nu eens echt over buigt. Dank u.

08.05 Katleen Bury (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. U hebt een aantal dingen duidelijk gemaakt.

U zei dat het om voorstellen ging, niets meer en niets minder. Daarom raad ik u aan dat u uw Brusselse collega eens op de vingers tikt. Als minister Maron begint te spreken over afgesloten voorakkoorden, dan is dat niet echt bevorderlijk voor de sfeer. Ik weet niet of hij dat expres doet – al ga ik daar niet van uit –, maar het helpt niet om tot een voldragend akkoord te komen.

U zegt dat tien vergaderingen hebben geresulteerd in een veelbelovende tekst met een gemeenschappelijk principe, maar dat op het einde een van de betrokkenen zich heeft teruggetrokken. Er moet kennelijk in alle

discretie gewerkt worden. Bestaat er geen enkele mogelijkheid dat ook het Parlement zich daar eens over kan buigen en misschien mee aan een oplossing kan werken? Kunnen wij inzage krijgen in die tekst, die blijkaar toch al vergevorderd was?

Ik kom tot nog een ander punt. U maakt een goede opsomming. U zegt dat de overlast snel verlicht moet worden voor de buurtbewoners. Wij mogen, zoals collega Jiroflée zei, niet de geluidsvuilbak van Europa worden. We moeten lawaaierige vliegtuigen weren en rekening houden met de nieuwe normen. Het begin en einde van de dag moeten vastgesteld worden, dat zijn belangrijke momenten, weekends ook. Is het zo primordiaal om alles in één groot monsterakkoord te gooien, of is het mogelijk om deelaspecten te bekijken?

Vele luchthavens zeggen dat bepaalde lawaaierige vliegtuigen vanaf een bepaald moment niet meer welkom zijn. Moet daar niet dringend werk van worden gemaakt? Dat is veel realistischer dan alles in één keer te willen doen, waarbij iemand de handdoek in de ring kan gooien.

Met het verschil in ochtenduren en nachturen tussen Brussel en Vlaanderen kan gemakkelijk komaf worden gemaakt. De ochtend is de ochtend en de nacht is de nacht, op dat vlak moet er geen verschil zijn tussen Brussel en Vlaanderen.

Er moeten hier echt termijnen geprikt worden waarop we iets concreets van u kunnen verwachten. De bewoners uit de Rand zullen u zeer dankbaar zijn.

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

09 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitbreiden van het gebruik van ecocheques tot de aankoop van een treinabonnement" (55029666C)**

09 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension des conditions d'utilisation des écochèques au paiement d'un abonnement de train" (55029666C)**

09.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): We hebben hier eerder al over gesproken, mijnheer de minister.

De sociale partners hebben ervoor gekozen ecocheques bruikbaar te maken voor de aankoop van treintickets, maar niet voor de aankoop van abonnementen. De redenering daarachter is dat abonnementen sowieso al met de werkgever worden geregeld, al dan niet met een derde-betalersregeling. Men verliest dan echter een aantal abonnementen uit het oog, bijvoorbeeld schoolabonnementen. De maand september, waarin veel schoolabonnementen worden gekocht, is net achter de rug. Het is wat sneu dat men de ecocheques die men van de werkgever krijgt daar niet voor kan gebruiken. Waarom mogen abonnementen niet gedeeltelijk worden gefinancierd met ecocheques?

Bent u bereid de sociale partners te vragen – als ik het goed heb begrepen is dit hun bevoegdheid – om de betaling van treinabonnementen met ecocheques mogelijk te maken? Als ik het goed begrepen heb, is er jaarlijks of tweejaarlijks een commissie of overlegcomité binnen de NAR om vast te leggen welke producten en diensten met ecocheques kunnen worden gekocht. Dat zou daar eens moeten worden voorgelegd.

09.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Van den Bergh, hartelijk dank voor uw vragen. Ik steun en stimuleer elke maatregel die de modal shift naar de trein en bij uitbreiding het openbaar vervoer aanmoedigt. Dat geldt dus ook voor de uitbreiding van het gebruik van ecocheques voor de aankoop van abonnementen.

De collectieve arbeidsovereenkomst nr. 98 betreffende ecocheques maakt het gebruik van ecocheques mogelijk voor het openbaar vervoer met uitsluiting voor woon-werkabonnementen. Dit is inderdaad een bewuste keuze van de sociale partners bij het vastleggen van deze cao, en wel om twee redenen. Enerzijds krijgen niet alle werknemers ecocheques, anderzijds kan dit een dubbel voordeel zijn, aangezien de woon-werkabonnementen al door de werkgever mee worden betaald. Dat is het standpunt van de sociale partners.

Begin april van dit jaar heb ik de Nationale Arbeidsraad gevraagd te onderzoeken hoe ecocheques verder kunnen worden ingezet om de modal shift naar het openbaar vervoer te versnellen. Op 28 juni 2022 heeft de NAR in zijn advies gesteld dat het onderzoek naar het uitbreiden van ecocheques voor de aankoop van treinabonnementen een grondiger onderzoek zal vergen. De NAR zal zich daarover dit najaar buigen in een bredere denkoefening over de bevordering van de multimodaliteit.

09.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor het interessante antwoord. Ik volg het op.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Afgeschafte treinen" (55029730C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen bij de NMBS" (55030012C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanslepende treinmalaise in het noorden van de provincie Antwerpen" (55030316C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problematiek van afgeschafte treinen" (55030749C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelstekort en de afgeschafte treinen" (55030871C)

10 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains" (55029730C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains à la SNCB" (55030012C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le malaise ferroviaire persistant dans le nord de la province d'Anvers" (55030316C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le problème des trains supprimés" (55030749C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie de personnel et la suppression de trains" (55030871C)

10.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik zal mijn vragen verkort stellen, want u hebt op een aantal ervan al geantwoord.

Wat betreft het recordaantal afgeschafte treinen dit jaar, wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot dat aantal? We hebben het gehad over de instroom van treinbegeleiders, maar ik wil ook graag weten hoe groot de uitstroom in 2022 is. Wat zijn de redenen daarvoor?

U hebt de verdere planning al eerder toegelicht. Welke bijkomende maatregelen zullen er eventueel nog worden genomen om de treinen stipter te laten rijden?

Hoeveel klachten van reizigers die betrekking hadden op geheel of gedeeltelijk afgeschafte treinen ontving de NMBS?

10.02 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Ik verwijs naar de ingediende vraag.

De NMBS kent nu al maanden moeilijkheden vanwege een personeelstekort. Door dit tekort moest de NMBS noodgedwongen haar dienstverlening bijstellen.

Telkens werd verwezen naar de instroom van het nieuwe personeel waardoor de problemen zouden verdwijnen. Eerst na de Paasvakantie, dan in juni, dan na de zomer... Het nieuwe schooljaar is ondertussen goed opweg en treinreizigers ondervinden nog steeds hinder. Slechts één van de twee S32 treinen tussen Antwerpen en Essen rijdt consistent. Hetzelfde geldt voor de IC treinen tussen Antwerpen En Brussel. Daarnaast worden ook nog P treinen afgeschaft tussen Herentals en Antwerpen en tussen Herentals en Lier.

De bijkomende initiatieven getuigen van goede wil, maar die komt wel laat. De reizigers hebben oplossingen nodig.

Erkent de minister dat deze problemen te lang aanslepen?

Denkt de minister dat de bijkomende inspanningen van de NMBS nu eindelijk de problemen zullen verhelpen?

Wanneer mogen de pendelaars op de volgende lijnen weer een volledige dienstregeling verwachten?

- tussen Antwerpen - Essen?
- tussen Antwerpen - Brussel
- tussen Herentals - Lier - Antwerpen?

10.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ook ik wil verwijzen naar de ingediende vraag.

In de eerste helft van 2022 piekte het aantal afgeschafte treinen maand na maand. In totaal werden bijna 22 000 treinritten gedeeltelijk of volledig afgeschafte.

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

- 1. Hoeveel (gedeeltelijk) afgeschafte treinen waren er sinds juli 2022? Graag opgesplitst per maand.*
- 2. Welke spoorlijnen blijken het gevoeligst voor afschaffingen? Graag een overzicht van de spoorlijnen die het meest gevoelig blijken te zijn voor afschaffingen.*
- 3. Welke concrete resultaten leverde de door u eerder aangekondigde maatregelen al op? Hoe verloopt de invulling van de operationele vacatures bij de spoorbedrijven? Graag een overzicht?*
- 4. Welke acties ondernemen u en de NMBS nog om de verwaterde dienstverlening van 2022 opnieuw op te krikken?*

10.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, sinds maandag 23 mei zijn er voor lange tijd tien treinen geschrapt in de Kempen, in Noord-Limburg en in de regio rond Antwerpen, wegens een gebrek aan treinpersoneel. Ondanks de instroom van afgestudeerde treinbegeleiders bleven treinen in de Kempen afgeschafte. Het deed de vrees rijzen dat deze treinen, zoals de piekurtreinen naar Brussel, nooit meer zouden terugkomen. Bovendien werd het verminderde dienstaanbod doorgeduwd in een regio waar niet zo ongelooflijk veel treinen rijden, dus ik kan u verzekeren dat de reizigers dat merken.

Ondertussen weet ik uit eigen ondervinding dat de P-treinen tussen de Kempen en Brussel opnieuw rijden. Toch blijft het wachten tot wanneer enkele verbindingen opnieuw worden opgestart. Zo is er nog steeds een verminderde dienstverlening tussen Antwerpen en Brussel, met drie in de plaats van vier treinen per uur. Daarnaast rijdt slechts een op de twee S32-treinen tussen Puurs en Essen-Roosendaal en blijven de P-treinen tussen Herentals en Antwerpen en tussen Lier en Herentals geschrapt.

Voor enkele treinreizigers die een vroege trein moeten nemen, betekent dit extra lang wachten op een overstap of, zoals meerdere reizigers mij laten weten, opnieuw de wagen instappen ondanks de files.

Mijnheer de minister, hoeveel treinbegeleiders zijn er ondertussen naar het werkveld doorgestroomd? In welke regio worden deze treinbegeleiders ingezet?

Wanneer zal de NMBS het vervoersaanbod volledig kunnen herstellen?

Zijn er nog onverwachte afschaffingen wegens het niet opduiken van boordpersoneel? Hoe vaak gebeurt dit? Gebeurt dit meer frequent dan voorheen?

10.05 Minister **Georges Gilkinet**: Geachte collega's, we hebben het in de vorige commissie uitgebreid gehad over de personeelsuitdagingen bij de spoorwegen en de gevolgen daarvan op operationeel vlak. Treinbestuurders en treinbegeleiders zijn noodzakelijk om een trein veilig te laten rijden.

De NMBS had begin 2022 als doel 1.300 nieuwe personeelsleden aan te werven. Wij leven echter niet in een statische wereld, zoals reeds gezegd. Zo evolueerden ook de personeelsbehoeften snel, onder andere door bijkomende pensioneringen en vrijwillige vertrekkers. De NMBS wil zich aan haar engagement houden om in de operationele functies te zorgen voor een-op-eenverving. Daardoor zijn begin september 2022 reeds meer dan 1.250 nieuwe medewerkers gevonden, waarvan er reeds 845 zijn gestart. Het is een duidelijk bewijs dat de NMBS de vinger strak aan de pols houdt, om snel in te spelen op veranderende uitdagingen.

Van die 845 gestarte medewerkers werken er 674 in operationele kernfuncties, zoals treinbegeleider,

onderstationschef en veiligheidsbediende bij Securail. Dit zal geleidelijk voor meer zuurstof zorgen. De NMBS verwacht dat er nog 400 bijkomende personeelsleden zullen kunnen starten dit jaar. De NMBS is ook reeds gestart met de aanwerving van treinbegeleiders voor 2023. De capaciteit van de opleidingen werd ook uitgebreid, waardoor sollicitanten sneller met hun fundamentele opleiding kunnen starten.

In het algemeen lopen de aanwervingen bij de NMBS, gelet op de moeilijkheden op de huidige arbeidsmarkt, eerder vlot. Ook het aantal sollicitaties ligt hoog. De campagnes renderen dus duidelijk. De jobsite wordt druk bezocht. Gedurende het hele jaar worden permanent aanwervingscampagnes en -acties gehouden, van brede imagocampagnes om de voordelen van de NMBS als werkgever in de kijker te zetten tot specifieke campagnes rond welbepaalde jobs.

Naast campagnes en jobevents worden nog andere oplossingen gezocht en wordt er actie ondernomen. Zo werkt de NMBS intens samen met de VDAB, Forem, Actiris en selectiekantoren.

Het bedrijf onderzoekt ook continu waar de selectieprocedures eenvoudiger kunnen. Zo start er een proefproject om de verworven competentie buiten diploma en relevante ervaring in aanmerking te nemen voor de toegang tot openbare proeven die toegang geven tot overheidsfuncties, waaronder die van treinbegeleider en veiligheidsbediende. Dit laatste moet wel nog het akkoord krijgen van de sociale partners.

Het is een feit dat in bepaalde regio's niet alle functies makkelijk ingevuld worden, mijnheer Van den Bergh. De treindiensten in de Kempen worden gereden met treinbegeleiders met als uitvalbasis het NMBS-depot te Antwerpen. Het is precies in de regio rond Antwerpen dat de NMBS al jaren het fenomeen kent waarbij de aanwezigheid van de haven zorgt voor een groot aanbod aan jobs voor soortgelijke profielen als die welke de NMBS zoekt. Deze uitdaging wordt nu nog scherper gesteld.

In afwachting van het wegwerken van het tijdelijke tekort aan personeel in deze regio, zijn bijkomende maatregelen genomen. Zo is er een verschuiving van prestaties naar andere districten waar de operationele capaciteit dit toelaat. Maar de NMBS blijft inspanningen leveren specifiek voor deze regio, die dat zeker verdient.

Over deze tijdelijke maatregelen communiceert de NMBS zo precies mogelijk via haar website. Zowel ikzelf als mijn kabinet volgen de situatie op de voet. Op die manier kan ik samen met de NMBS bijkomende maatregelen voorstellen om ervoor te zorgen dat de treinen maximaal rijden. Ik doe er alles aan om ervoor te zorgen dat de reiziger op zijn of haar trein kan rekenen.

10.06 Frank Troosters (VB): Bedankt voor uw antwoord dat we eigenlijk daarnet al gehoord hadden. Ik heb echter geen antwoord gekregen op mijn bijkomende vragen over de uitstroom, de eventuele redenen daarvoor en de klachten. Ik zal deze vragen dus allemaal schriftelijk indienen.

10.07 Jef Van den Bergh (cd&v): Bedankt voor het antwoord waarvan we het grootste deel daarnet al hadden gekregen. Dat is echter ook logisch aangezien de vragen grotendeels over dezelfde problematiek gingen.

Ik wil wel nog eens herhalen dat ik meen dat de afremming van de uitstroom tijdens de coronacrisis ook tot de afremming van de aanwervingssnelheid heeft geleid. Dat is vandaag een pijnlijke vaststelling na een heel jaar met structureel geschrapte treinen. Het aanbod waarop de reiziger begin dit jaar hoopte te kunnen rekenen, wordt daardoor al bijna een heel jaar niet gerealiseerd.

De focus van het probleem ligt, zoals u zelf aangeeft, vooral rond Antwerpen. Het gaat echter niet enkel over de Kempen, maar ook over de verbinding tussen de twee grootste steden in dit land, Antwerpen en Brussel. Zoals collega Verhaert al aanhaalde, stopt er in een belangrijke voorstad als Mortsels slechts een trein per uur. Dat is vandaag niet te verantwoorden en komt totaal niet overeen met het aanbod dat een jaar geleden werd voorgesteld aan de reiziger en waarop hij of zij zich misschien baseerde om een abonnement aan te kopen. Ik vind het dus ergens begrijpelijk dat de reiziger zich op dat vlak in de kou gezet voelt.

U geeft aan dat de aanwervingen vandaag eerder vlot verlopen. Dat lijkt me echter maar normaal. We hopen dat deze aanwervingen snel kunnen leiden tot een volwaardig aanbod; zoals het vandaag op papier staat, maar niet uitgevoerd wordt.

10.08 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, uw antwoord blijft teleurstellend. Ik blijf telkens

opnieuw op dezelfde nagel kloppen. U haalt de haven aan. Als u het over de regio rond Antwerpen hebt, veronderstel ik dat u de Kempen daarbij rekent. De verbinding tussen de Kempen en de haven is dramatisch. Het aantal werknemers die in de haven werken en afkomstig zijn van de Kempen, is vrij beperkt. Dat kan niet het excuus blijven. Ik hoop dat de nieuwe aanwervingen eindelijk oplossingen zullen bieden.

Daarnaast moeten we ons buigen over een aantal heilige huisjes, zoals de eenmansbediening. Veel andere Europese landen gaan ons al voor. Het zou een oplossing bieden. Dan moeten we op het perron niet telkens opnieuw horen dat het boordpersoneel niet is komen opdagen, maar kan de trein misschien wel eens vertrekken. We willen toch allemaal dat de treinreiziger centraal staat en de trein kan nemen die hij voor ogen heeft.

10.09 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik had ook een aantal eenvoudige cijfers gevraagd over het aantal afgeschafte treinen per maand. Die heb ik eens te meer niet gekregen. Ik had nochtans eerder al dezelfde vraag schriftelijk ingediend. Die is vorige week zonder antwoord vervallen. We krijgen dus geen antwoord op schriftelijke vragen en geen antwoord op mondelinge vragen.

10.10 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, soms ben ik een beetje laat, maar ik had van u heel veel vragen ontvangen.

10.11 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het is ook ons werk om veel vragen te stellen.

10.12 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik antwoord op veel vragen, mondeling en schriftelijk, met veel plezier en overtuiging. Ik respecteer de democratie helemaal. Soms komen antwoorden een beetje laat omdat de minister niet zelf over de informatie beschikt. Hij moet die dan vragen aan skeyes, aan Infrabel of aan de FOD. Wij werken echter snel en efficiënt. Ik aanvaard niet dat u zegt dat de minister de vragen niet beantwoordt. Het bewijs is dat ik hier ben en dat is maar normaal ook.

10.13 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u voor de duiding. Ik blijf dan in blijde verwachting van antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1166.

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

11 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De onteigeningsprocedure van WoninGent" (55029732C)
- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De onteigeningsprocedure van WoninGent tegen de NMBS" (55030912C)

11 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La procédure d'expropriation initiée par WoninGent" (55029732C)
- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La procédure d'expropriation de WoninGent contre la SNCB" (55030912C)

11.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik zal voor het gemak verwijzen naar de ingediende vraag.

De NMBS heeft een stuk grond van een oude werkplaats te koop gezet. Het gaat om een terrein van meer dan twee voetbalvelden groot vlak bij het viaduct van Moscou, tussen de Hundelgemsesteenweg en de treinsporen. Het terrein wordt per opbod verkocht, de instelprijs is 2.950.000 euro.

WoninGent, een sociale woonmaatschappij van Gent, heeft interesse in het terrein maar vreest niet te kunnen opbieden tegen mogelijke concurrentie. Daarom start WoninGent een onteigeningsprocedure op in plaats van zelf een bod te doen. Het terrein zou geschikt zijn voor het bouwen van sociale woningen.

Welk is de huidige stand van zaken in dit dossier?

Vond er al een nieuw overleg plaats tussen de NMBS en WoninGent nadat de sociale woonmaatschappij de onteigeningsprocedure heeft opgestart?

Zo ja: welk was de inhoud en het resultaat van dit overleg? Zo neen: zal dit alsnog gebeuren en wanneer?

Heeft de procedure die WoninGent opstartte een opschortend karakter voor de verkoop? Zo ja: welk zullen de gevolgen inzake timing zijn?

Zal de NMBS ook contact opnemen met de Vlaamse overheid die een eventuele machtiging aan de sociale woonmaatschappij moet verlenen?

Welke precedentswaarde kent de NMBS toe aan de onteigeningsprocedure van WoninGent voor de mogelijke verkoop van andere terreinen in de toekomst?

11.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik zal mijn vraag toch even toelichten. Het gaat opnieuw over de verkoop van een stuk grond dat vlakbij de Arsenaalsite ligt. Dat stuk heet het Spoorwegbosje en ligt in Gent.

Mijnheer de minister, over de Arsenaalsite hebben wij het al heel vaak gehad. De stad Gent wou die site namelijk op een maatschappelijk verantwoorde manier ontwikkelen. Dat was echter buiten de NMBS gerekend, die het terrein toen per opbod heeft verkocht. Het uiteindelijke bedrag blijft nog altijd geheim, wat eigenlijk schandalig is voor een overheidsbedrijf. Volgens WoninGent is de Arsenaalsite echter voor meer dan 60 miljoen euro verkocht aan een privéprojectontwikkelaar, hoewel de instelprijs 30 miljoen euro was. De stad Gent maakte geen kans bij de bieding.

Deze keer gaat het dus om het Spoorwegbosje van Gent. De sociale huisvestingsmaatschappij WoninGent wil dat bosje nu onteigenen, om er tot 60 sociale woningen op te bouwen. Die woningen vormen een belangrijke hefboom in de strijd tegen kinderarmoede.

Er is Vlaamse wetgeving die sociale huisvestingsmaatschappijen toelaat te onteigenen. Daartoe moeten zij wel een machtiging verkrijgen van de Vlaamse regering.

Mijnheer de minister, is er reeds een onteigeningsprocedure opgestart voor die grond? Hoe reageert de NMBS-directie daarop?

Kan een Vlaamse sociale huisvestingsmaatschappij de NMBS al dan niet onteigenen? Kan u mij even uitleggen hoe de procedure in elkaar zit?

Hebt u begrip voor een sociale huisvestingsmaatschappij die grond nodig heeft voor sociale woningen? Zult u een initiatief nemen volgens artikel 159 van de wet betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven om het Spoorwegbosje te kunnen onteigenen? Zult u de ministerraad voorstellen een onteigening goed te keuren?

Zal de NMBS opnieuw het commercieel belang boven het maatschappelijk belang plaatsen en de grond per opbod verkopen aan private projectontwikkelaars?

11.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, mevrouw Vindevoghel, ik kan u over het dossier een stand van zaken geven.

De NMBS wenst inderdaad twee percelen, gelegen in Gentbrugge ter hoogte van de Hundelgemsesteenweg, te verkopen. De percelen bestaan enerzijds uit een braakliggend gedeelte, waarop kan worden gebouwd, en anderzijds uit een bebost gedeelte.

Op vraag van de NMBS specificeerde de stad Gent begin maart het ruimtelijke kader waarbinnen de site ontwikkeld kon worden. Dat kader voorziet onder andere een verplichting tot het realiseren van een aantal betaalbare en/of sociale woningen. Bovendien moest in overleg met de stad onderzocht worden hoe dit gerealiseerd kan worden. Het beboste gedeelte moest volgens het collegebesluit eveneens behouden blijven.

De NMBS startte op 3 juni 2022 een verkoopprocedure met marktconsultatie. Deze marktconsultatie was oorspronkelijk voorzien tot 2 september 2022 en werd verlengd tot 16 september. Begin juli deed WoninGent een bod op het braakliggende gedeelte van de percelen, zonder het beboste gedeelte. De NMBS

antwoordde daarop dat dit bod niet kon worden aanvaard gezien de lopende verkoopprocedure waaraan alle geïnteresseerde partijen kunnen deelnemen, ook de stad Gent en WoninGent.

Het collegebesluit van 3 maart 2022, waarin het ruimtelijke kader voor de site Hundelgemsesteenweg werd gespecificeerd, vertaalt dit concreet voor deze site in de verplichting om een aandeel betaalbare en/of sociale woningen te realiseren. Het Gentse stadsbestuur zet namelijk in op dat laatste. Het voorlopige onteigeningsbesluit van WoninGent kadert in de realisatie van haar beleidsdoelstelling om sociale woningbouw te realiseren in Gent. Deze procedure heeft geen opschortend karakter.

De NMBS betwist de wettigheid van de onteigeningsprocedure en heeft WoninGent in gebreke gesteld om de procedure stop te zetten. Ik stel vast en betreur dat er tot vandaag geen minnelijke oplossing werd gevonden. Ik wil in elk geval benadrukken dat overleg de beste weg vooruit is. Ik roep dan ook beide partijen daartoe op. Het is de enige manier om gezamenlijk en constructief een uitweg te vinden; overigens niet alleen in dit geval, maar ook in het algemeen voor gelijkaardige dossiers.

11.04 Frank Troosters (VB): Ik dank de minister voor zijn heldere antwoord. Deze zaak moet zeker verder opgevolgd worden.

11.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat de markt terug gaat spelen.

Ik had u ook gevraagd of u nog een initiatief zult nemen volgens artikel 159 van de wet betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Ook de ministerraad kan daardoor keuzes maken. Het is een belangrijk debat dat we hier meer zouden moeten voeren. Het zal problemen geven als bij onteigeningen altijd het hoogste bod het haalt. U bent toch ook voorstander van sociale woningen? Ik sta er dus op dat we verder onderzoeken wat de mogelijkheden zijn. De mensen moeten rond de tafel gaan zitten om in deze regio voor sociale woningen te kiezen, want die zijn daar broodnodig.

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

12 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële doorlichting van Vias in opdracht van de minister van Mobiliteit" (55029737C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van verkeersveiligheidsinstituut Vias" (55029759C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55029938C)

12 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit financier de Vias à la demande du ministre de la Mobilité" (55029737C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit de l'institut Vias" (55029759C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit à l'institut Vias" (55029938C)

12.01 Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

VIAS is het verkeersveiligheidsinstituut dat voortdurend bevroegd wordt om verkeersfenomenen in kaart te brengen of op te lossen. Het instituut bouwt ook al geruime tijd commerciële activiteiten uit: het is eigenaar van verschillende rijsscholen, verkoopt alcoholsloten en geeft cursussen met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid. 60 % van de aandelen van VIAS is in handen van Royal Automobile Club of Belgium (RACB).

1. Welke (mogelijke) feiten of aanwijzingen gaven aanleiding tot het verzoek van de minister om VIAS te laten doorlichten?

2. Welke recente wijzigingen vielen er te noteren binnen de activiteiten van VIAS?

3. Welke recente wijzigingen vielen er te noteren in de samenstelling van de raad van bestuur van VIAS?

4. Welke recente wijzigingen vielen er te noteren in de aandeelhouderstructuur van VIAS?

5. Heeft de minister eerst onderling contact/overleg gehad met VIAS met het oog op het verkrijgen van duidelijkheid omtrent de vragen/bedenkingen die hij heeft?

Zo ja, wat was de inhoud van dat contact? Kon VIAS onvoldoende duidelijkheid scheppen zodat de minister een doorlichting opportuun vond?

Zo neen, waarom niet?

6. Zal de door de minister gevraagde doorlichting de goede contacten, samenwerking en verhoudingen tussen de minister en VIAS in de toekomst ten goede komen?

12.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, het is inderdaad een belangrijk dossier. Dank u om nog even te blijven om onze vragen te beantwoorden.

U kondigde niet zo lang geleden een audit van Vias aan. Het instituut zal moeten aantonen dat het zijn boekhouding op orde heeft en dat het geen subsidies gebruikt om commerciële activiteiten te financieren. Dat is de insteek.

Was Vias op de hoogte dat het zou worden doorgelicht? Wanneer werd het instituut hierover door u geïnformeerd? Wat was de aanleiding daarvoor?

Kunt u de geplande audit nader toelichten? Werd de opdracht reeds gegund? Indien ja, aan wie? Waarom blijft de scope beperkt tot de boekhouding van de jaren 2020 en 2021?

Vias organiseert zijn boekhouding al jaren op analytische wijze. De kosten en inkomsten per activiteit worden ook zeer consistent bijgehouden. De jaarrekening wordt jaarlijks neergelegd bij de Nationale Bank. Daaruit blijkt dat de rekeningen van het instituut door een bedrijfsrevisor van KPMG worden gecontroleerd. Wat is de meerwaarde van een bijkomende audit? Wat zal deze toevoegen aan de audit van de revisor?

De federale overheid en Vias sluiten jaarlijks een overeenkomst waarin alle projecten omschreven staan die het instituut moet uitvoeren. Vias doet zelf ook een aantal voorstellen, maar die moeten zowel door de FOD als het kabinet worden goedgekeurd. De opgenomen projecten hebben een specifiek nummer en de kosten worden per project gecodeerd. Klopt het dat Vias niet zelf en niet alleen beslist over de projecten die het uitvoert?

In welke zin verschilt de werking van Vias met de werking van het voormalige Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, het BIVV, dat ook commerciële en gesubsidieerde activiteiten combineerde?

12.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik verwijs naar mijn ingediende vraag.

Mijnheer de minister, recent vernamen we in de pers dat op uw initiatief een audit zal worden uitgevoerd bij Vias.

Vias is een cruciale partner in het verkeersveiligheidsbeleid en krijgt daarvoor rond de 6 miljoen euro subsidies per jaar. Naar verluidt wordt nagaan of de commerciële activiteiten en de publieke opdrachten wel voldoende van elkaar gescheiden zijn. In uw eigen woorden: 'het doel (...) is om een boekhoudkundig en inhoudelijk onderscheid te kunnen maken tussen deze twee soorten activiteiten'. Opvallend in een gepubliceerd bestek voor deze audit-opdracht, is de passage waarin gesteld wordt dat het Directoraat-Generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid 'niet over de nodige boekhoudkundige vaardigheden beschikt' om de naleving van financiële afspraken te verzekeren. In een ander citaat benadrukt u ook dat in de samenwerking met Vias 'we rekening willen houden met alle weggebruikers. En zeker met de actieve weggebruikers (...)'. Dat lijken alvast twee concrete invalshoeken te zijn die u als minister hanteert in dit dossier.

Graag stel ik u hierover volgende vragen:

Wat was de aanleiding van uw initiatief om Vias te auditeren?

Wat is de precieze scope van de auditopdracht?

Wie voert de opdracht uit en wanneer wordt de audit opgeleverd?

Hoe verloopt de controle op de aanwending van subsidies vandaag? Kan u de hoger vermelde passage uit het bestek verder duiden?

Nam u al maatregelen om het toezicht op de aanwending van subsidies te verbeteren?

Twijfelt u aan de onafhankelijkheid van Vias als onderzoeksinstituut tav zijn grootste aandeelhouder?

12.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, geachte Kamerleden, uw vragen handelen over het belangrijke onderwerp 'goed bestuur'. Ter herinnering, Vias is een onafhankelijk kennisinstituut, dat handelt als een referentie voor burgers, publieke overheden en bedrijven om de verkeersveiligheid, mobiliteit, veiligheid en gezondheid te verbeteren. Vias voert opdrachten van openbare dienst uit die in zijn beheerscontract zijn vastgelegd. Vias is onze partner om onze doelstellingen te behalen om het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer te halveren tegen 2030, een moeilijke maar heel belangrijke taak. Daarnaast bouwt Vias sinds de laatste institutionele hervorming ook een hele resem commerciële activiteiten uit. Zo is het instituut eigenaar van verschillende rijsscholen, begeleidt het mensen die een alcoholslot opgelegd krijgen en geeft het ook cursussen.

Voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst ontvangt Vias subsidies van de federale overheid via de FOD Mobiliteit. Over die subsidies worden jaarlijks overeenkomsten gesloten die bij het secretariaat van de commissie voor Mobiliteit kunnen worden geraadpleegd, mijnheer Raskin.

Als minister die zich inzet voor goed bestuur, moet ik ervoor zorgen dat die subsidies correct en verstandig worden gebruikt. De FOD Mobiliteit staat in voor de opvolging van de subsidies. De FOD Mobiliteit onderhoudt daartoe regelmatig uitwisselingen met Vias, in het kader van zijn controleopdracht.

Zoals gezegd, de werkzaamheden van Vias zijn zeer uiteenlopend. Vias is ook een privémaatschappij die commerciële taken uitvoert. Sinds mijn aantreden heeft mijn kabinet de teksten herbekeken van de overeenkomsten die met Vias getekend werden, om de controles die de FOD uitvoert te versterken en om de verplichtingen voor de rapporteringen door Vias beter te definiëren. Zo heb ik bijvoorbeeld intussen gevraagd dat de begrippen voor het onderzoekmanagement en die voor communicatie in de subsidieovereenkomst goed gedefinieerd worden. Ik heb ook een audit gelanceerd om de FOD instrumenten te geven om die controles te kunnen uitvoeren en om Vias te ondersteunen volgens de voorwaarden van de overeenkomsten.

De audit beoogt een financiële audit van de overeenkomst die jaarlijks wordt afgesloten. De bedoeling van de audit is dubbel. Enerzijds wordt gecheckt in welke mate Vias de nodige controlemechanismen toepast om de gesubsidieerde taken te onderscheiden van de commerciële taken en dus te waarborgen dat de subsidies goed worden ingezet. Anderzijds is het de bedoeling aanbevelingen te doen, zodat de financiële rapportering aan de FOD verbeterd kan worden, om het toezicht te optimaliseren.

De diensten van mijn administratie die belast zijn met de follow-up van de jaarlijkse overeenkomst, moeten worden ondersteund door externe deskundigheid, om de instrumenten te ontwikkelen die nodig zijn om de hun toevertrouwde controletaken uit te voeren.

Het doel van deze audit, die op mijn initiatief wordt uitgevoerd, is dus een boekhoudkundig en inhoudelijk onderscheid te kunnen maken tussen deze twee soorten activiteiten. De audit wordt uitgevoerd in een transparante dialoog met Vias en de FOD Mobiliteit.

De audit vertrekt vanuit de wens om de boekhoudkundige scheiding te kunnen objectiveren. Conform met wat expliciet in de overeenkomst voorzien is, is de objectivering van deze scheiding aan een externe expert toevertrouwd.

Ik zie deze audit als een eenvoudige maatstaf voor goed bestuur en goed en efficiënt gebruik van overheidsgeld. Wij willen de rapportering, het toezicht en de procedures van Vias verbeteren. Deze audit moet het mogelijk maken om in de toekomst nog beter met Vias samen te werken op het cruciale gebied van de verkeersveiligheid.

Hun expertise dient te worden ingezet voor meer verkeersveiligheid, want dat is absoluut een prioriteit. Deze expertise bestaat nergens anders in België. Wij moeten onze mobiliteit herbekijken en de wegcode actualiseren, met meer aandacht voor alle weggebruikers en zeker de actieve weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, die het kwetsbaarst zijn.

12.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw erg uitgebreide antwoord. Toch ben ik, opnieuw, niet veel wijzer geworden over de vragen die ik gesteld heb. Ik heb nu wel een idee – dat wel – waar het over gaat en hoe het tot stand is gekomen, maar ik blijf op mijn honger voor een aantal specifieke

vragen.

Er zijn beheersovereenkomsten en subsidies. Ik snap nog altijd niet waarom de zaken niet in onderling overleg kunnen verlopen en waarom er externe controle nodig is. Ik begrijp niet dat jullie daar zelf niet uit komen. Is er dan geen overleg geweest? Er kan toch bijgestuurd worden? Waarom moet het per se op deze manier?

Ik stelde ook vragen over de werking in de toekomst. Bijvoorbeeld op mijn vraag hoe een en ander de verdere samenwerking tussen de FOD Mobiliteit en Vias institute onder druk zou kunnen zetten, kreeg ik geen antwoord. Dat vind ik jammer.

12.06 Wouter Raskin (N-VA): Ook ik blij enigszins op mijn honger, mijnheer de minister. Ik vroeg u waarom de scope beperkt blijft. U geeft aan waarom de audit er komt. Daar heb ik begrip voor, maar waarom blijft de scope beperkt tot de boekhoudperiode 2021? Daar kreeg ik geen antwoord op.

Ik vroeg u ook heel expliciet of het klopt dat het niet enkel en alleen het Vias institute is dat beslist over de projecten die het uitvoert, en daarnaast kreeg ik geen antwoord op mijn vraag over het verschil tussen het BIVV en het huidige Vias.

Beschouwend en ter afsluiting, mijnheer de voorzitter, toen het BIVV ophield te bestaan, werd de organisatie – nota bene op vraag van de politiek, nietwaar, mijnheer de minister? – verzelfstandigd. De opvolger, Vias, is vandaag een privébedrijf, dat gaf u in uw antwoord ook zelf aan. Nogmaals: met een analytische boekhouding, jaarlijks, worden kosten en resultaten per project afgeleverd, de jaarrekeningen worden ingediend bij de Nationale Bank én worden gecontroleerd door een bedrijfsrevisor. En toch heb ik, in alle bescheidenheid, de indruk dat u hen behandelt alsof het gaat om een van uw administraties. Ik vraag me echt af welke agenda daarachter zit.

12.07 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer Raskin, ik schrik een beetje van uw laatste zinnen. De N-VA is een partij die dikwijls molenwiek en vragen daarover stelt. Het is toch evident dat men zeker wil zijn dat de middelen goed besteed worden als men miljoenen euro belastinggeld geeft aan een privébedrijf? Ik heb de minister niet horen zeggen dat dit vanuit een slechte intentie vertrekt. Ik heb hem duidelijk horen zeggen dat hij Vias beschouwt als een cruciale partner in het verkeersveiligheidsbeleid en dat het de bedoeling is die samenwerking te kunnen verbeteren. Daarom noem ik het een daad van goed bestuur dat er een audit is opgestart met die boekhoudkundige invalshoek.

Ik vind het heel vreemd dat het u stoort dat er een audit is opgestart. Wat mij zorgen baart, is dat de minister zegt dat externe deskundigen werden aangesteld om de administratie te helpen om haar toezichtsfunctie uit te oefenen. Ik vind toezicht houden op de goede besteding van subsidies die voortvloeien uit overeenkomsten die de overheid sluit met een privébedrijf een essentiële taak, waarvan ik verwacht dat de administratie die op een heel goede manier uitvoert. Als dat vandaag niet het geval is, en ik heb begrepen uit het bestek voor de audit dat dit inderdaad beter moet, dan lijkt het mij een goede zaak dat er een audit is opgestart.

Mijnheer de minister, ik heb ook begrepen dat u bij het begin van de legislatuur al een aantal maatregelen hebt genomen om een aantal definiëringen scherp te stellen. Ik kijk uit naar het resultaat van de audit en hoop dat die de samenwerking met Vias kan verhelderen, verduidelijken en verbeteren, ten bate van de verkeersveiligheid.

Ook ik maak heel graag en dankbaar gebruik van de output van Vias-onderzoeken, waarover we in deze commissie trouwens al vaak hebben gediscussieerd en die een waardevolle input zijn gebleken voor wetsvoorstellen en -ontwerpen die we hebben goedgekeurd.

12.08 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, u spreekt mij aan, dus ik wil heel graag reageren.

De minister heeft geduid waarom hij die audit wil uitvoeren. Ik heb gezegd dat ik die insteek begrijp en dat dit zijn goed recht is. Uiteraard steun ik het goed gebruik van overheidsmiddelen. U moet niet doen alsof ik dat niet zou volgen of steunen, maar op detailvragen krijg ik geen antwoord en dat doet een aantal vragen rijzen. Dat is dan ook de insteek van mijn repliek.

De **voorzitter:** Zijn er nog collega's die het woord vragen voor een persoonlijk feit?

12.09 Frank Troosters (VB): Ik ben niet tegen een audit, maar ik vind het een vreemde situatie. Het maakt mij ongerust. Ik ben het ermee eens dat een overheid moet controleren of belastinggeld op een verantwoorde wijze wordt aangewend. Ik wou dat dat in alle dossiers gebeurde. Ik vind het gewoon vreemd dat men aan een extern orgaan moet vragen om de controle uit te oefenen op een organisatie – een soort van partner, die men subsidieert – waarmee men samen de lijnen uitzet en waarmee men beheersovereenkomsten afsluit. Dat stelt me echt niet gerust.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55030050C en 55030713C van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

12.10 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je souhaite transformer mes questions n° 55029888C et n° 55030626C en questions écrites.

12.11 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le président, je souhaite transformer mes questions jointes n° 55029931C et n° 55029932C en questions écrites, ainsi que ma question n° 55029930C.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.39 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17 h 39.*