Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales

du

MERCREDI 24 MAI 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

WOENSDAG 24 MEI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 24 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.
De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

01 Débat d'actualité sur l'accessibilité de la gare de Tournai aux personnes à mobilité réduite et questions jointes de
- Catherine Fonck à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai aux PMR" (55035860C)
- Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aménagements pour les PMR à la gare de Tournai" (55035987C)
- Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aménagements pour les PMR à la gare de Mouscron" (55035997C)
- Marie-Christine Marghem à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai" (55036074C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai aux PMR" (55036316C)
- Louis Mariage à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Tournai pour les PMR" (55036842C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'inaccessibilité de la gare de Tournai pour les personnes en situation de handicap" (55036851C)
01 Actualiteitsdebat over de toegankelijkheid van het station van Doornik voor personen met een beperkte mobiliteit en toegevoegde vragen van
- Catherine Fonck aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met beperkte mobiliteit" (55035860C)
- Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassingen voor personen met verminderde mobiliteit in het station Doornik" (55035987C)
- Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassingen voor personen met verminderde mobiliteit in het station Moeskroen" (55035997C)
- Marie-Christine Marghem aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Doornik" (55036074C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Doornik voor personen met verminderde mobiliteit" (55036316C)
- Louis Mariage aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Doornik voor PBM's" (55036842C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ontoegankelijkheid van het station Doornik voor mensen met een beperking" (55036851C)

01.01 Catherine Fonck (Les Engagés): Monsieur le président, monsieur le ministre, en gare de Tournai les personnes à mobilité réduite, qui sont des usagers du rail, se sentent totalement

abandonnées. Ce n'est évidemment pas seulement le cas à Tournai puisque la question de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite dans les gares est un enjeu majeur. Mais cela concerne aussi les personnes âgées qui ont moins de mobilité et les familles avec poussette. Quoi qu'il en soit, ils sont nombreux.

La gare de Tournai est l'une des gares les plus importantes, avec deux millions d'usagers qui transitent, chaque année, par cette gare.

Il est terriblement interpellant de constater qu'il ne s'agit pas ici d'un nouveau projet et que nous faisons face à une sérieuse marche arrière, ce qui entraîne une incompréhension totale puisque l'accès pour les voyageurs à mobilité réduite était prévu dans le projet de réaménagement du plateau de la gare, avec un couloir sous les voies qui doit être complété. L'incompréhension est donc encore plus importante. Une pétition a d'ailleurs été lancée par Emmanuel Turco qui est un usager du train et qui se déplace en chaise roulante.

Vous vous êtes rendu, hier, à Tournai et vous avez "renvoyé la balle" à la SNCB. J'ai assisté personnellement au *roadshow* de la SNCB sur le Hainaut qui a déclaré que ces travaux n'étaient pas prévus à Tournai parce qu'elle n'avait pas reçu suffisamment de budget de la part du gouvernement et que ce faisant, tous les aménagements prévus pour les personnes à mobilité réduite n'étaient pas possibles.

Monsieur le ministre, qu'en est-il exactement pour Tournai? Va-t-on devoir attendre 2032 ou des initiatives peuvent-elles être prises, y compris en prévoyant des alternatives? Je pense, par exemple, à l'ascenseur pour lequel il pourrait y avoir un cofinancement avec la commune. Au regard de l'article 53 du nouveau contrat de gestion de la SNCB, au-delà des perspectives quelque peu théoriques, existe-t-il une planification claire, garante d'une bonne gestion avec des dates planifiées pour la couverture de l'ensemble des gares pour lesquelles des aménagements doivent être faits? Voilà autant de questions qui me semblent cruciales et pour lesquelles j'espère recevoir, enfin, des réponses précises.

01.02 **Marie-Christine Marghem** (MR): Monsieur le ministre, comme ma collègue, je m'inquiète de la situation tournaisienne d'autant plus que je suis native de Tournai. Je connais bien la personne qui a été citée par Mme Fonck. La SNCB a souvent été alertée concernant les nombreux problèmes d'accessibilité rencontrés par certains usagers à mobilité réduite au sein des installations de la gare de Tournai datant de la fin du XIXe siècle et dont l'architecte concepteur est le même que celui de ce vénérable Parlement pour la partie ancienne qui se trouve en face de nous. Il s'agit d'un certain Henri Beyaert, originaire de Courtrai.

Dans le cadre de la programmation FEDER 2014-2020, la ville de Tournai a obtenu un financement afin de réaliser un tunnel sous voies et de le faire en bonne intelligence avec la SNCB. Nous sommes sur le point de départ de ce tunnel sous voies qui devait affleurer sur le parvis de la gare. Nous sommes sur le territoire appartenant à la SNCB.

À ce moment-là, un projet général d'amélioration des aménagements par la SNCB était envisagé comme suit: le prolongement du couloir dont je viens de parler existant depuis le quai numéro 1 jusqu'au parvis de la gare, un accès à ce couloir depuis le parvis par l'installation d'une trémie, ainsi que la mise en place d'un ascenseur qui permettrait l'accès au couloir sous voies depuis le bâtiment de la gare pour faciliter le passage des PMR.

Néanmoins, au début du mois de juillet 2022, la SNCB a refusé ce projet d'aménagement faute de moyens financiers. Elle a également précisé, il y a quelques mois, que la construction d'un tel tunnel était rendu difficile par des contraintes techniques qui seraient apparues sur le trajet de cette construction. C'est étonnant puisque ce projet existe depuis longtemps et que l'accord dont je viens de parler a été scellé dès 2017.

La SNCB a aussi déclaré que des investissements majeurs ne pouvaient être envisagés qu'à l'horizon 2032. Il s'agit du fameux *roadshow* qui a été réalisé par la SNCB et dont les implications financières et budgétaires ont été confirmées par le Conseil d'administration de la SNCB en décembre dernier.

C'est tout à fait déplorable pour une gare par laquelle transitent 1,8 millions d'usagers-voyageurs. Cette gare a une situation stratégique géographique intéressante puisqu'elle n'est pas loin de la frontière

française et de la frontière linguistique, non loin de Courtrai. C'est d'autant plus déplorable que d'autres instances avaient compris cette nécessité. C'est le cas du FEDER, de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW), de la Région wallonne qui avait, d'ailleurs, signé avec la SNCB une convention de partenariat.

Alors qu'un Belge sur trois est en situation de mobilité réduite, le refus de la SNCB apparaît vraiment comme une gifle à l'égard de l'accord du gouvernement qui prévoit de rendre accessible d'ici 2024 toute gare accueillant plus de 5 000 voyageurs par jour, aux personnes qui font partie de celles soutenues dans le cadre de l'intégration sociale, par ailleurs promue par notre Constitution et également défendue par la loi du 10 mai 2007 qui interdit toute discrimination directe ou indirecte fondée sur un handicap ou sur l'état de santé, sans compter les diverses résolutions et directives européennes.

Vous êtes venu à Tournai hier. Je l'ignorais. Je n'aurais pas pu vous y rejoindre car je siégeais en commission de l'Énergie mais j'y serais venue volontiers puisque j'habite tout près de la gare. J'ai évidemment suivi vos déclarations qui sont les mêmes que celles du courriel que vous aviez adressé à M. Turco et dans lequel vous expliquiez notamment que vous essaieriez bien, au-delà des contacts que vous avez avec la SNCB, de glaner éventuellement des budgets européens vu la proximité de la gare de Tournai avec la frontière française et la gare importante de Lille.

Monsieur le ministre, comptez-vous revenir sur vos positions dans la droite ligne du respect de l'accord de gouvernement que je viens de citer et de vos obligations constitutionnelles et internationales au niveau belge? Comptez-vous attribuer les montants utiles, comme prévu dans le projet FEDER, afin de permettre la mise en place d'infrastructures adaptées, en vue d'assurer une accessibilité inclusive et multimodale en gare de Tournai? J'ajoute que la ville de Tournai est même prête à financer une part de la construction d'un ascenseur qui permettrait de récupérer le différentiel de niveau entre les quais et le tunnel sous voies qui n'est malheureusement accessible que par des marches et pour lequel vous avez concédé que des goulottes permettant d'y faire circuler les vélos pour les cyclistes seraient possibles. À tout le moins, pouvez-vous vous engager à inscrire la gare de Tournai dans votre plan d'accessibilité en priorité, et ce, avant 2032?

Le **président**: M. De Smet étant absent, je passe la parole à M. Louis Mariage, dont c'est la première intervention. Je lui souhaite la bienvenue dans cette commission.

01.03 **Louis Mariage** (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le président. De plus, je prends la parole sur un sujet qui concerne ma ville, étant natif de Tournai comme Mme Marghem.

Monsieur le ministre, je souhaite revenir avec vous sur la mauvaise nouvelle annoncée récemment aux usagers de la gare de Tournai. C'était l'un des éléments du projet de rénovation du parvis de la gare de Tournai: le tunnel sous voies existant devait être prolongé de quelques dizaines de mètres jusque sur le parvis de la gare.

Sans pour autant avoir l'ambition de créer une accessibilité complète de la gare pour les personnes à mobilité réduite (PMR), aux poussettes ou encore aux cyclistes, ce projet de rampe partielle avait le mérite d'améliorer la situation. Il a fait naître un grand espoir auprès des personnes à mobilité réduite, la situation de la gare de Tournai en termes d'accessibilité étant ce qu'elle est. Vous savez aussi bien que moi à quel point arriver jusqu'au quai d'une gare et, ensuite, monter dans un train ou en débarquer peut s'avérer complexe.

Et voilà, aujourd'hui, une mauvaise nouvelle est tombée: la SNCB ne réalisera pas les travaux. Les réactions sont nombreuses et vont toutes dans le même sens. Une pétition a, d'ailleurs, été lancée par le président de la commission de la Wallonie picarde de l'AVIQ, Emmanuel Turco. À Tournai, la déception est intense, tant au niveau des usagers que de l'autorité communale.

Nous savons que vous êtes en train de combler le manque d'investissements passés et que vous êtes sensible et attentif à l'autonomie des personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux déplacements multimodaux vélo/train. Ainsi, vous annonciez que le nombre de gares accessibles sera presque doublé d'ici 2032. D'une centaine aujourd'hui, nous passerons à 176 en 2032.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'expliquer les raisons pour lesquelles le projet imaginé à l'aide des moyens FEDER n'a pu aboutir et me dire quelles sont les perspectives pour que la gare de Tournai soit enfin accessible à tous?

Le **président**: Je vous adresse mes félicitations pour cette première intervention qui est effectivement dans les temps. D'emblée, vous faites preuve d'une grande sagesse, monsieur Mariage.

Mevrouw Vindevoghel, ik wens u ook veel wijsheid qua spreektijd.

01.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ik ben niet van Doornik, maar ik vind het een keimooie stad.

Mijnheer de minister, de problematiek van de toegankelijkheid is natuurlijk niet alleen een probleem in Doornik. Het is een heel groot probleem. Heel veel mensen met een beperkte mobiliteit hebben het heel moeilijk om op de trein te geraken.

Ook het station van Doornik is niet toegankelijk. Er komen te weinig financiële middelen van de huidige regering om de projecten waar te maken, dus ook het project in Doornik.

Mijnheer de minister, natuurlijk is een toverstok niet mogelijk en is het niet mogelijk alle obstakels onmiddellijk weg te werken. Dat begrijpen wij. Wij zouden echter in afwachting daarvan meteen extra kunnen investeren in de teams van de NMBS en van B4You die in de stations mensen met een beperking moeten helpen.

Mijnheer de minister, ik zal een verhaal van deze week vertellen over het centraal station. Het was hallucinant. Op de Benelux-trein op spoor 4 zien wij dat een personeelslid een ramp moet leggen voor iemand met een beperking, dus voor de rolwagen. Die persoon moest tegelijkertijd de ramp leggen en werken met zijn lamp om te zien of de trein al dan niet mocht vertrekken. Wat doet hij? Hij geeft de lamp, die hij normaal moet bedienen, aan een gewone reiziger die op het perron staat, omdat hij een en ander niet tegelijkertijd kon doen. U weet dat het centraal station een bocht heeft. Wanneer die persoon de lamp niet op de juiste manier vasthoudt, zou de trein zomaar kunnen vertrekken.

Ik vertel dat maar omdat het betekent dat er onvoldoende aandacht is voor de mensen die in het station werken en dat er onvoldoende aandacht is voor de treingebruikers.

Ten tweede, in Doornik hoor ik heel veel mensen vertellen dat er dikwijls een beroep wordt gedaan op taxi's om de reizigers van A naar B te vervoeren omdat er niemand is. Dat kost superveel geld. De betrokkenen kunnen niet de trein nemen. Er wordt dan maar een taxi gebruikt om hen te transporteren.

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Zal u extra middelen inschrijven voor de NMBS en Infrabel om de nodige aanpassingswerken voor personen met een beperking of met een verminderde mobiliteit uit te voeren?

Zal de NMBS haar teams versterken die personen met een beperking begeleiden, zodat de betrokkenen morgen al kunnen worden geholpen?

Wanneer zal in België elk station en elke trein autonoom toegankelijk zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit?

01.05 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, madame Fonck, madame Marghem, monsieur Mariage – félicitations pour votre participation à cette commission et cette première question –, mevrouw Vindevoghel, je vous remercie pour vos questions qui illustrent combien la question de l'accessibilité est essentielle, et aussi que la situation héritée du passé est tout sauf optimale en la matière, et pas seulement en gare de Tournai, malheureusement.

C'est la dure réalité des choses, qui ne date pas de la mise en place de ce gouvernement – comme certaines ou certains tendraient à le faire croire – mais qui ne peut pas non plus nous satisfaire. Soyons clairs. L'amélioration de l'accessibilité de nos gares et de nos trains est une priorité absolue du gouvernement.

C’est la raison pour laquelle des moyens importants ont été engagés dans le cadre des contrats pour 10 ans conclus avec nos entreprises ferroviaires pour améliorer cette accessibilité et faire entrer enfin notre réseau ferroviaire dans le XXIe siècle.

J’ai effectivement pu me rendre compte hier de la situation sur place, lors d’une visite à la gare de Tournai à l’invitation de l’échevin tournaisien de la Mobilité, en présence de la section locale du GRACQ et d’un représentant de l’AVIQ, M. Turco, que vous avez cités. Ils ont adressé une pétition à la SNCB.

L’accessibilité de la gare de Tournai n’est pas optimale, et c’est une litote: trop d’escaliers, pas de goulottes à vélos, pas de plans inclinés, pas d’ascenseurs et des quais qui ne sont pas encore à 76 cm de hauteur, qui est la hauteur optimale que nous voulons atteindre dans toutes les gares.

Je comprends totalement l’impatience des personnes que j’ai rencontrées sur place, et de toutes celles qu’elles représentent, qui veulent que la situation s’améliore le plus rapidement possible. Si j’étais à leur place, je ne dirais pas autre chose.

Suite aux questions reçues, je me suis également, puisque plusieurs d’entre vous y ont fait référence, penché sur la question de l’utilisation des fonds européens FEDER pour améliorer l’accessibilité au sein de la gare. Ce projet a fait l’objet de nombreux échanges entre la ville et la SNCB, mais aussi avec d’autres partenaires que vous avez cités, notamment les TEC; et ce, depuis de nombreuses années. La première convention entre la ville et la SNCB a été signée en 2015.

J’ai pu constater sur place – Mme Marghem et M. Mariage ne me contrediront pas – la qualité des aménagements réalisés entre l’Escaut et la place de la gare, mais aussi l’ampleur de ce qui est encore à réaliser pour améliorer davantage l’accessibilité à la gare elle-même.

En ce qui concerne le projet d'aménagement d'une rampe qui faciliterait l'accès à la gare de Tournai, financée par le fonds FEDER, la SNCB et la ville, une solution n'a pas encore pu être trouvée pour finaliser le projet tel qu'il avait été imaginé dans le cadre des enveloppes budgétaires disponibles, au regret d'ailleurs des différents partenaires impliqués dans le projet. En effet, l'estimation budgétaire du bureau d'études chargé du projet dépassait, pour ce qui concerne la part à financer par la SNCB, l'enveloppe qui avait été réservée à cette fin et communiquée à l'auteur du projet. Les adaptations à apporter au projet et l'échéance des subsides FEDER ont dès lors conduit les parties à remettre en question la poursuite du projet tel qu'il avait été imaginé.

Je me suis assuré de la volonté de la SNCB de poursuivre la coopération avec la ville de Tournai en l'adaptant aux données nouvelles. La SNCB m'a confirmé que l'enveloppe budgétaire prévue dans le cadre de ce projet commun, de l'ordre d'un million d'euros, était toujours disponible et qu'une réunion avec les représentants de la ville de Tournai aura lieu le 12 juin pour débattre de la meilleure manière d'allouer cette enveloppe, étant entendu qu'elle concerne, je le répète, l'accès à la gare et non la gare en tant que telle.

De leur côté, les représentants de la ville de Tournai, que j'ai également rencontrés ce mardi, y compris le représentant du bourgmestre, ont insisté sur la nécessité de pouvoir valider rapidement au conseil communal la convention nécessaire à la concrétisation des projets FEDER déjà en cours, ce que je me suis engagé à relayer auprès de la SNCB et qui ne devrait pas poser de gros problèmes.

Pour revenir à la question de l'accès à la gare elle-même, je comprends parfaitement l'impatience des usagers. Trop de gares restent encore aujourd'hui insuffisamment accessibles. C'est le résultat d'une conception architecturale qui, historiquement, ne tenait pas suffisamment compte des personnes moins mobiles. On peut le voir en face d'ici, dans un autre bâtiment réalisé par le même architecte. Il a une belles qualité architecturale mais ne répond pas aux normes d'aujourd'hui. Il ne tient pas suffisamment compte des personnes moins mobiles.

Il y a aussi le manque d'investissements passés dans l'accessibilité, et des choix stratégiques qui n'ont pas toujours été optimaux, concentrant des moyens dans des investissements prestigieux au détriment d'investissements plus fonctionnels et mieux répartis.

Cette situation doit changer et c’est ce que nous avons commencé à faire. Ainsi, 1,8 milliard d’euros

d'investissements ont pu être inscrits pour les dix prochaines années dans les contrats conclus avec la SNCB et avec Infrabel dans l'objectif spécifique et précis de rendre les gares belges plus multimodales, plus vivantes et surtout plus accessibles. Concrètement et pour répondre à Mme Fonck, l'article 54 du nouveau contrat de services publics de la SNCB prévoit également un *masterplan* accessibilité autonome dont l'objectif final est de rendre 176 gares contre 90 aujourd'hui accessibles de manière autonome aux personnes à mobilité réduite ou aux moins valides d'ici 2032.

Comme la SNCB l'a annoncé lors de son *roadshow* auquel certains d'entre vous ont participé fin avril pour ce qui concerne le Hainaut, la gare de Tournai n'est pas reprise dans les travaux programmés pour les trois prochaines années. Cela n'empêche pas la SNCB de continuer à y investir avec notamment l'aménagement d'un parking pour vélos aussi attendu par les membres du GRACQ. Pour M. Senesael qui n'est pas là aujourd'hui, je précise qu'à la gare de Mouscron, la SNCB a également prévu des travaux de modernisation ces prochaines années et Infrabel, pour sa part, le renouvellement du pont dit du Phénix.

Mevrouw Vindevoghel, het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS voorziet in een reeks aanzienlijke verbeteringen voor personen met een beperkte mobiliteit, met name voor de autonome toegankelijkheid voor die personen. Het is de eerste keer dat zo'n contract werd besproken met gehandicaptenorganisaties, bijvoorbeeld met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap.

Treinreizigers met een beperkte mobiliteit kunnen voortaan ook via de NMBS-website eenvoudiger assistentie aanvragen om de trein te nemen. Dat is een zeer grote en belangrijke vooruitgang. De website neemt daarvoor de functies en voordelen over van NMBS Assist, de app die in januari werd gelanceerd. De app is trouwens een succes, want via die weg werd al meer dan 4.500 keer assistentie aangevraagd, goed voor 30 % van het totale aantal aanvragen in die periode.

Cela dit, je vous rejoins tous, de même que les militants que j'ai rencontrés hier à Tournai: nous ne pouvons pas nous contenter de cette réponse et devons rechercher tous les moyens complémentaires possibles, par exemple au plan européen, vu la proximité de la gare de Lille et les projets de développement d'un RER de l'Eurométropole entre Tournai et Courtrai. De la sorte, les travaux pourraient s'accélérer, de même que ces moyens pourraient contribuer à améliorer l'accessibilité de la gare de Tournai. Nous ne laisserons donc pas passer cette occasion si elle se présente.

En ce sens, j'ai attiré l'attention de nos entreprises ferroviaires sur l'intérêt de trouver des solutions permettant d'identifier et d'entreprendre les travaux nécessaires pour assurer, en gare de Tournai, l'accueil que méritent tous les voyageurs, étant entendu que cela ne se réalisera pas du jour au lendemain. En effet, comme indiqué, ce n'est pas programmé pour les trois prochaines années.

Par ailleurs, et c'est également essentiel sur le plan de l'accessibilité, permettez-moi de vous rappeler que le nouveau contrat de service public de la SNCB prévoit 4,2 milliards d'euros d'investissement afin de renouveler 50 % de la flotte, de manière à disposer de trains plus confortables et plus accessibles. Par exemple, lors de l'acquisition du nouveau matériel roulant, la SNCB devra prévoir – et c'est bien la moindre des choses – au moins une voiture aménagée, avec la possibilité d'entrer de plain-pied dans les wagons, des toilettes adaptées aux personnes à mobilité réduite, un espace sécurisé pour les chaises roulantes. C'est d'ores et déjà prévu dans le deuxième volet de la commande de trains à double étage de type M7, ainsi que j'en ai demandé l'adaptation à la SNCB.

Merci, en tout cas, à chacun d'entre vous d'avoir permis de faire le point sur l'enjeu essentiel de l'accessibilité de nos trains. Je continuerai d'y travailler pour ce qui concerne la gare de Tournai et toutes celles qui ne sont pas encore totalement accessibles. Malheureusement, elles sont encore trop nombreuses, mais nous allons vers un mieux.

01.06 **Catherine Fonck** (Les Engagés): Monsieur le ministre, concernant Tournai, les citoyens vont retenir de votre réponse qu'en ce qui les concerne, il n'y aura rien pour les trois prochaines années. On verra plus tard, à un horizon terriblement lointain fixé à 2032.

Dans le *roadshow* de la SNCB, on aurait pu faire beaucoup plus et beaucoup plus vite. Mais elle n'a pas reçu sous cette législature les moyens nécessaires. En réalité, durant cette législature, les crédits

d’engagement ont chuté en termes de réalisations en 2021 par rapport à 2020. Les crédits votés pour 2022 sont inférieurs d’un peu plus de 330 millions d’euros par rapport à la réalisation 2021. Nous voyons que durant ces deux années, il y a eu un désinvestissement dans le rail. Il est bien de dire que plus tard, il y aura de l’argent et que les autres se débrouilleront pour le trouver. Mais la réalité sous cette législature, c'est que cela a freiné un certain nombre d’avancées en termes de projets. La ville de Tournai fait sans doute partie, du coup, de ceux qui en subissent les conséquences de plein fouet.

Vous n’avez pas répondu au sujet de l’alternative envisagée pour éviter de renvoyer le dossier à 2032, à savoir un ascenseur cofinancé avec la ville. Je pense que cette alternative ne corrigera pas tout mais cela permettrait à tout le moins d’améliorer la mobilité et l’accès tant pour les personnes porteuses de handicap que pour les personnes âgées, des familles avec des poussettes ou des personnes qui se déplacent à vélo.

Je vais envisager la question des autres gares eu égard aux difficultés se présentant à tous les niveaux. C’est loin 2032! Le rythme devrait être beaucoup plus rapide mais en attendant, je trouve que le minimum serait de pouvoir au moins garantir une assistance PMR dans toutes les gares. Rappelons qu'aujourd'hui seulement, 20,7 % des gares disposent d'une assistance PMR qu'il faut réserver à l'avance. Ce qui n'est franchement pas acceptable pour tous ceux et toutes celles qui sont concernés. Il y a des efforts possibles et immédiats qui doivent être réalisés.

01.07 **Marie-Christine Marghem** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète recoupant en partie les éléments que nous connaissions déjà. En effet, elle est décevante. On a l'impression que la SNCB fait ce qu'elle veut et que vous ne parvenez pas à lui imposer un rythme de réalisation, une certaine ampleur ou une focalisation dans les investissements.

Vous l'avez constaté par vous-même, les investissements consentis par la ville de Tournai pour l'aménagement du plateau de la gare sont très importants et ambitieux et se mariaient parfaitement, mêlant un esprit de rénovation et respectant le cachet du bâtiment dont vous reconnaissez l'intérêt sur le plan esthétique - malheureusement moins sur le plan fonctionnel sans possibilité de régler une fois pour toutes le problème de l'accès aux PMR porteuses d'un handicap ou simplement atteintes par l'âge de difficultés de mobilité.

En effet, pour grimper dans les trains au-delà du quai n°1, il faut avoir une certaine souplesse et certainement pas de problème d'équilibre. Je reviens d'ailleurs quelques instant sur l'accompagnement. Lorsqu'une personne porteuse d'un handicap fait une réservation trois heures à l'avance, c'est déjà très fatigant dans son planning habituel puisque tout est plus compliqué pour elle.

Je ne vois pas comment à Tournai (j'espère que vous avez été renseigné sur ce point) l'on pourrait compenser la différence de niveaux que vous avez reconstituée par votre geste démontrant qu'il faut grimper presqu'un mètre plus haut pour atteindre la plateforme d'un train. Comment les accompagnateurs s'en sortent-ils pour aider les personnes porteuses de handicap?

Dès lors, je ne comprends pas pourquoi non plus, en insistant, alors qu'il y a un ascenseur qui dessert la différence de niveaux aux abords du palais de Justice à Bruxelles, on hésiterait à installer un ascenseur du même type qui règlerait en grande partie la question alors que la ville de Tournai était partante pour en financer une partie. L'interrogation subsiste.

Oui, 2032 c'est loin! C'est dans neuf ans. On ignore ce qui se passera d'ici là. On sait au moins que dans les trois années à venir, rien ne changera. C'est dommage car si l'on veut intervenir à nouveau sur le parvis de la gare, modifié à grands frais, ce sera malheureusement trop tard.

Nous reviendrons régulièrement vers vous à ce sujet.

01.08 **Louis Mariage** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse nuancée dans laquelle vous n'avez pas peur de poser les choses et qui ne cherche pas uniquement à donner des solutions qui n'existent pas.

Aujourd'hui, la SNCB vit un véritable réinvestissement qui n'a pas eu lieu depuis des années: plus de deux milliards d'euros d'investissement continu depuis le début de la législature. Qui plus est, par

rapport à la situation particulière de Tournai, qui m'est évidemment chère, je souligne votre investissement et votre vigilance pour vous assurer que la ville de Tournai puisse travailler en intelligence avec la SNCB, dans le budget consenti d'un million d'euros que vous avez évoqué, en vue d'une solution à moyen terme quant à cette accessibilité de la gare.

De plus, j'aimerais tout de même souligner aussi que, de par votre travail dans les autres gares et tous les plans en cours notamment sous le contrat de gestion de la SNCB, l'accessibilité est un élément central en cours. Qui plus est, en Belgique, la situation évolue. Nous avons un héritage compliqué du passé. Je tenais à souligner qu'aujourd'hui, la situation s'améliore. Cela prendra encore du temps. Je dirai en tout cas, au nom des Tournaisiens et de la ville de Tournai dont je fais partie, qu'il est important d'avoir un ministre qui prend le temps d'écouter les réalités du terrain.

01.09 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het gaat veel te traag. Er zijn onvoldoende middelen. Daarover gaat het. Destijds hebben we tijdens de discussies over de budgetten gezegd dat er onvoldoende budget was om te doen wat u wilt doen. U zegt dat u ambitieus bent, maar een en ander zal niet gerealiseerd worden. In het geval van Doornik zien we nu al dat het niet het geval is. Het gaat veel te traag. Er zijn te weinig middelen.

De problematiek van mensen met een beperking is in België heel erg. Er is niet enkel de toegankelijkheid van de stations, maar ook die van de treinen. Het is niet omdat er een toegankelijk station is, dat men ook gemakkelijk op de trein geraakt. Dat is een tweede probleem.

Dan stellen we ook nog vast dat er geen personeel is om mensen op de trein te helpen. Dat kost allemaal heel veel geld. Immers, als mensen niet op de trein geraken, moeten er taxi's ingeschakeld worden. Het gaat dus allemaal echt veel te traag. Er moeten meer middelen zijn. Mensen met een beperking hebben het recht om het openbaar vervoer te gebruiken. Daarvoor zou men veel meer middelen moeten hebben, en vooral meer personeel.

Het is niet de app die de mensen op de trein zal helpen, maar u zult het moeten doen met mensen. Er is dus meer personeel nodig in de stations om mensen op de trein te helpen. Daarin zou moeten geïnvesteerd worden.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 Question de Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente du site de la gare de Quiévrain" (55035512C)
02 Vraag van Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van de site van het station Quiévrain" (55035512C)

02.01 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, ce dossier devrait être plus simple que celui de la gare de Tournai.

Je suis parlementaire fédéral depuis quatre législatures et un des premiers dossiers sur lequel je m'étais penché était la problématique de l'état de la gare de Quiévrain. D'autres s'en étaient inquiétés avant moi puisque cela fait trente ans que la gare est complétement abandonnée.

On ne parle même pas ici de demander des moyens pour la réparer car ce n'est plus possible! Les utilisateurs, la commune, les riverains souhaiteraient savoir ce que la SNCB va faire de ce bâtiment. Va-t-on enfin le vendre? On nous annonce qu'on va le vendre depuis plus de quinze ans.

Monsieur le ministre, vous me répondiez en janvier 2022 que "le dossier de vente est dans sa phase finale". Aujourd'hui, on ne voit toujours rien venir. Cette situation est d'autant plus choquante que la SNCB se vante dans les médias de procéder avec succès à la vente de nombreuses gares dans le pays et que plusieurs communes voisines de Quiévrain ont trouvé un repreneur pour leur gare, notamment Boussu et Quaregnon.

Dès lors, monsieur le ministre, j'aimerais savoir pour quelle raison ce qui fonctionne pour certaines gares ne fonctionne pas avec la gare de Quiévrain? Pourriez-vous me dire ce qui bloque réellement dans ce dossier?
Récemment, la bourgmestre de Quiévrain a annoncé qu'une réunion aurait lieu entre les autorités locales et des représentants de la SNCB. Pourriez-vous m'informer du résultat de ces discussions? Quelle proposition la SNCB a-t-elle faite? Les prix demandés sont-ils raisonnables? Des repreneurs se sont-ils manifestés?
Je sais que c'est un dossier parmi beaucoup d'autres mais il est grand temps que cela cesse!

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Tout dossier est important, monsieur Thiébaut. J'espère pouvoir aussi régler celui-ci.

En réponse à vos questions, la SNCB m'informe que le bâtiment de la gare de Quiévrain fait l'objet d'un projet de réaffectation pour valoriser les lieux et leur donner une seconde vie. L'ambition est de donner un nouveau souffle à ce bâtiment pour créer un environnement et un regard plus qualitatifs tant pour les riverains que pour les voyageurs de la SNCB et de valoriser des espaces qui ne sont plus utilisés pour des missions de service public. Je pense que c'est la meilleure des attitudes à avoir: qu'il y ait de la vie même si elle n'est pas ferroviaire.

La SNCB m'informe que par le passé, le bâtiment a déjà fait l'objet d'une procédure de vente non aboutie. Pour vendre un bien, il faut un vendeur et un acheteur, par définition. La SNCB m'informe également que la procédure de valorisation de la gare vient d'être relancée mais que celle-ci nécessite du temps compte tenu des aspects légaux et des procédures à respecter.

Lors de la rencontre entre la SNCB et le collège communal ce 4 avril dernier, rencontre à laquelle vous avez fait référence, la commune a été informée de la relance de la valorisation et de la part du travail qu'elle a à faire en termes de procédure. Chacun espère voir ce projet aboutir prochainement, vous et moi-même en tant que ministre.

J'espère que d'ici la fin de la législature, nous pourrons annoncer une bonne nouvelle et qu'une affectation utile sera trouvée à ce bâtiment.

02.03 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, je ne veux pas vous mettre personnellement en cause mais sachez que cette réponse a l'air d'être un copié-collé d'une quatrième réponse de ministre de la Mobilité que j'ai reçue à ce sujet. C'est pratiquement toujours la même réponse que je reçois chaque année.

Il y a dix ans, c'était à peu près la même réponse que l'on me donnait. À un moment donné, il faut secouer l'opérateur qui s'occupe du dossier car cette situation n'est plus possible.

On dit qu'il n'y a pas d'acheteur mais je peux vous en citer trois ou quatre à qui des sommes incroyables étaient demandées pour racheter une ruine. Si vous demandez 500 000 euros pour une ruine, il est évident que vous ne la vendrez pas.

D'autres solutions ont été trouvées dans certains dossiers, comme un bail emphytéotique avec la commune qui ne représentait pas des sommes folles pour céder le bâtiment, et cela permettait de rendre une vie à des gares abandonnées depuis de trop longues années.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55035564C de M. Hugues Bayet est transformée en question écrite.

03 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Beschermde dieren bij de sporen" (55035583C)
03 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des espèces animales protégées à proximité des voies" (55035583C)

03.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de ingediende vraag.

Mogelijk rijden er nog weken geen treinen op het spoor tussen Eindhoven en Den Bosch. Niet door een technische storing of spoorlopers, wel door dassen. Door de dassenburcht ter hoogte van het Brabantse Esch worden dagelijks zo'n 50.000 reizigers gedwongen tot omreizen. De situatie in Nederland wordt bemoeilijkt doordat veel procedures moeten worden doorlopen en vergunningen moeten worden aangevraagd gezien het om een beschermde diersoort gaat. ProRail verwacht dat het spoor opengegraven moet worden en burchten en gangen dichtgemaakt moeten worden voordat de situatie veilig genoeg is om de treinen weer te laten rijden.

De locatie van de dassenburcht komt er niet toevallig. Prorail heeft 40 locaties aangeduid waar dassen zich in de nabijheid van de sporen settelen. De dassenfamilies zijn niet de enige dieren die het spoor hinderen. Ook bevers graven weleens gaten onder het spoor. Daarnaast broeden ooievaars soms op de bovenleiding. Dassen, ooievaars en bevers kunnen niet zomaar weggehaald worden. Het zijn beschermde diersoorten. Daarom ontmoedigt ProRail de dieren met maatregelen om zich ergens boven of onder de ruim 3000 kilometer spoor in Nederland te vestigen.

1. Welke maatregelen worden er in België genomen zodat de natuur het spoorverkeer niet bedreigd? Welke diersoorten vormen een probleem?
2. Zijn er, zoals in Nederland, hotspots van bijvoorbeeld dassen, ooievaars of bevers in kaart gebracht? Zo ja, kan u hier meer details over geven?
3. Wat indien er in België een dassenburcht zich onder de sporen zou begeven?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, met veel interesse heb ik kennisgenomen van de dassenburcht in het Nederlandse Brabant en de impact daarvan op het spoorvervoer. Het is een evenwichtsoefening om de treindienst te verzoenen met dierenwelzijn en de bescherming van onze biodiversiteit, eveneens zeer belangrijke thema's, waaraan ik de premier nog herinnerd heb.

Wat ons land aangaat, kan ik u meedelen dat Infrabel maatregelen neemt om de habitat van beschermde diersoorten aan te passen, zodat er geen impact is op de beschermde diersoort zelf, de spoorweginfrastructuur en het treinverkeer. Dat gebeurt steeds in overleg met de regionale en de lokale overheden. In functie van de beschermde soort en de locatie worden de meest geschikte maatregelen genomen. Zo werden al specifieke roosters voor bevers bij duikers geplaatst en nestgelegenheden voor vleermuizen, ooievaars en zwaluwen langsheen de spoorlijnen gecreëerd. Infrabel heeft geen algemene kaart met die habitats ter beschikking, maar heeft dus wel een zicht op de hotspots. De habitats kunnen namelijk evolueren.

In geval van de aanwezigheid van een dassenburcht zal Infrabel een regionale natuurafwijking moeten aanvragen om die burcht te verplaatsen. Dat zal in overleg met de regionaal bevoegde overheid gebeuren, rekening houdend met de regionale milieuverplichtingen.

Ik zal u tot slot schriftelijk een recent persbericht bezorgen dat toont welke maatregelen Infrabel in Hoegaarden nam om een ooievaarsnest ietwat op te schuiven.

03.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Men kan beter preventief naar de nodige oplossingen zoeken dan op het moment zelf, zeker als we zien welke procedures allemaal doorlopen moeten worden. In Nederland heeft de dassenbucht namelijk een stevige impact op zowat 50.000 treinreizigers. Als een dergelijke situatie zich bij ons voordoet, hoop ik dat we die impact kunnen voorkomen en zulke problemen kunnen vermijden.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mobiele verbinding in de trein" (55035584C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De netwerkverbinding in de treinen en de studie van het BIPT" (55036776C)
04 Questions jointes de
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La couverture mobile dans les trains" (55035584C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La connexion à bord des trains et l'étude de l'IBPT" (55036776C)

04.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is geweten dat pendelen met de trein voordelen heeft. Men kan dan de nodige mails beantwoorden, het nieuws lezen of een telefoontje plegen, alvast in theorie. In de praktijk is het mobiele netwerk immers vaak zeer onstabiel.

De NMBS werkt eraan om het gsm-signaal beter tot in de trein te brengen, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van speciaal ontworpen ruiten. Dan moet er echter uiteraard wel voldoende signaal zijn, wat heel vaak ook een probleem is. De slechtere dekking bevindt zich vooral in minder dichtbevolkte gebieden, daar waar de trein vaak rijdt. Het is iets dat vele treinreizigers elke dag ondervinden, zeker bij ons in de Kempen.

Mobiel internet is echter niet alleen belangrijk voor de reiziger die wil werken op de trein, steeds vaker gebruikt de reiziger de info uit de app om zijn reis te plannen, bijvoorbeeld bij vertraging, iets dat ook weer bij ons zeer vaak voorvalt.

Als we de testresultaten van het BIPT bekijken, waarbij langs de vijftien grootste spoorlijnen gemeten werd, zien we dat de kwaliteit van onze mobiele netwerken er het afgelopen jaar op achteruit is gegaan, zowel voor het bellen als voor het mobiele internet. Tegelijk moeten we opmerken dat de metingen alleen langs grote lijnen gebeuren. Landelijkere lijnen hebben grotere verbindingsproblemen, maar daar wordt jammer genoeg niet gemeten. Het is een zeer jammerlijke evolutie dat de netwerkdekking langsheen de sporen, daar waar gemeten wordt, achteruitgaat.

Toch werkte de NMBS aan een oplossing, namelijk speciaal ontworpen ruiten zonder coating, waarop men dan een lasertechniek toepast. In een eerder antwoord deelde u mee dat de NMBS het aankoopproces voor deze ruiten was opgestart met als doel om dit type ruiten te testen op ongeveer 20 M6-stellen tegen eind 2021. Afhankelijk van de tevredenheid over deze testfase kon het project voor het resterende materieel vanaf de tweede helft van 2022 worden voortgezet.

Was het proefproject succesvol? Wat waren de resultaten?

Hoever staat het met de verdere aankoop van deze ruiten? Hoeveel treinen werden er al mee uitgerust?

Welk type trein wordt uitgerust met deze ruiten? Gaat dit specifiek naar treinen die door buitengebieden rijden?

Zijn er nog concrete maatregelen of projecten die de NMBS of Infrabel nemen om het mobiele internet vlotter tot in de trein te krijgen? Zo ja, welke?

Worden er gezamenlijke initiatieven genomen met de netwerkoperatoren, de spoormaatschappijen en het BIPT om de treinreiziger een betere mobiele dekking te bezorgen?

04.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, chaque année, l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) réalise une campagne de mesure de la qualité des réseaux mobiles. Cette année encore, les tests ont été réalisés sur les lignes ferroviaires les plus utilisées en Belgique. Avec une probabilité moyenne de connexion dans le train, pour toutes les lignes ferroviaires testées, de 97,5 % et une vitesse de téléchargement moyenne de 50 Mbps – performances jugées par l'IBPT comme "bonnes" – l'IBPT constate néanmoins une baisse de qualité par rapport à l'année précédente, puisque la vitesse moyenne de téléchargement en 2021 était de 57 Mbps.

Malgré ce constat, il est à noter que l'expérience voyageur peut sembler éloignée de ces statistiques favorables en raison notamment du besoin de connexions stables, notamment dans le cadre de conversations suivies ou de visioconférences, dont l'usage s'est généralisé depuis la période covid. Ce constat vaut pour les lignes où l'IBPT pratique ces tests, qui restent parcellaires, mais aussi au-delà. En effet, des tronçons importants de lignes dont une partie de la dorsale wallonne – je peux parler de la province de Luxembourg et même du Brabant wallon; lorsque j'arrive à Ottignies, je suis toujours étonné de voir des pertes de connexion – ne sont pas nécessairement pris en compte lors des tests, ce qui tend à limiter leur représentativité.

Si le Wi-Fi à bord des trains n'est plus une option envisagée, la connectivité des trains doit être améliorée à travers le placement de nouvelles fenêtres à l'épaisseur de vitres réduite.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous informer de l'état d'avancement de l'adaptation du matériel afin d'améliorer la connectivité à bord des trains et du retour des expériences pilotes menées? Des initiatives sont-elles prévues avec l'IBPT pour améliorer la pertinence des tests, compte tenu de l'évolution des usages des passagers, leur représentativité ainsi que la connectivité aux abords des lignes SNCB? Enfin, la SNCB mène-t-elle ou compte-t-elle mener des études de satisfaction client concernant la connectivité des trains?

04.03 Minister **Georges Gilkinet**: Tot op heden heeft de NMBS twee specifieke trajecten lopen bij twee leveranciers voor de kwalificatie van de *coated* ruitenpakketten voor reizigersstellen.

Beide leveranciers hadden zich reeds gekwalificeerd om een standaardbeglazing te leveren voor de rijtuigen van de NMBS en werden positief geëvalueerd op de beoogde objectieven, met name optimalisatie, connectiviteit, netwerkdekking enzovoort. De testresultaten van beide partijen waren vergelijkbaar.

De inbouw van de *coated* beglazing in reizigersruimtes wordt momenteel gepland voor de vloot M6-rijtuigen tijdens de midliferevisie, alsook bij de levering van de nieuwe M7-rijtuigen. Voor de vloot M6 koopt de NMBS momenteel de *coated* beglazing aan. Tot op heden werden een twintigtal M6-rijtuigen daarmee uitgerust.

Cette stratégie est mise en œuvre sur le matériel roulant suivant: 492 voitures M6, 502 voitures M7. Il s'agit de voitures à grande capacité principalement utilisées dans les trains P et les trains IC, par exemple, dans la jonction Nord-Midi ou sur la ligne qui conduit à la province de Luxembourg, monsieur Vajda.

La SNCB analyse avec d'autres fournisseurs la possibilité d'équiper d'autres lignes. Elle étudie également des méthodes alternatives pour appliquer la technologie laser directement au vitrage d'autres séries de matériel roulant existant. En fonction des résultats de ces tests, elle pourrait choisir d'équiper d'autres séries de voitures avec ce type de vitrage plus fin.

Enfin, si un matériel adapté fait évidemment partie de l'équation gagnante pour que les voyageurs aient une couverture suffisante lors de leurs déplacements en train, la qualité de cette couverture est un autre élément important qui, pour sa part, est tributaire de la puissance d'émission du signal ou de la proximité d'un émetteur. Cet élément est géré par les opérateurs télécom. Dans ce cadre, la SNCB a répondu favorablement à l'initiative de mon excellente collègue, la ministre De Sutter, visant à encourager les opérateurs de réseau à améliorer la couverture le long des voies et dans les gares, en lui transmettant toutes les informations utiles afin de lui permettre d'avancer dans son projet avec lesdits opérateurs. Nous reviendrons sur la question très probablement. Disposer d'émetteurs en nombre suffisant et correctement placés pour couvrir les zones blanches le long des voies constitue, selon moi, la solution pour le futur. Les problèmes de connexion à la 4 ou à la 5 G constituent, en effet, actuellement, un véritable handicap.

04.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, het is positief dat er een aantal stappen worden gezet. Toch is er telkens opnieuw weer teleurstelling. Het zou toch mooi zijn als er eens aan de landelijke gebieden en de Kempen zou worden gedacht, want op de vragen die we op elke vergadering in de vervoersregio en in deze commissie stellen, zijn de antwoorden telkens opnieuw

teleurstellend. Er zijn al veel beloftes gemaakt, maar jammer genoeg zijn er nog maar heel weinig waargemaakt.

04.05 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse qui est technique en certains points, mais la discussion l'est déjà elle-même. En outre, elle se révèle encourageante, qu'il s'agisse du choix des fenêtres, du nombre croissant des trains et des lignes concernées. Votre solution, qui concerne aussi les zones rurales dont parle Mme Verhaert et qui consiste à densifier le nombre d'émetteurs le long des voies, me semble tout à fait pragmatique et pourrait être efficace.

Enfin, je me réjouis de votre bonne coopération avec votre excellente collègue Petra De Sutter et vous souhaite bonne continuation en ce sens.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van
- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parking aan het station Ninove" (55035592C)
- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het stationsgebouw in Ninove" (55035594C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het stationsgebouw in Ninove" (55035927C)
- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het stationsgebouw te Ninove" (55036328C)
05 Questions jointes de
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Ninove" (55035592C)
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immeuble de la gare de Ninove" (55035594C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le bâtiment de la gare de Ninove" (55035927C)
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du bâtiment de la gare de Ninove" (55036328C)

05.01 **Tania De Jonge** (Open Vld): Mijnheer de minister, beide vragen hebben een andere insteek maar zijn even belangrijk voor onze stad.

Op 31 januari 2023 stelde ik u mijn schriftelijke vraag omtrent de vernieuwing van de stationsparking in Ninove. Wij zijn blij dat die vernieuwing er komt en dat er een uitbreiding komt. Uw antwoord op de vraag of die parking gratis blijft dan wel betalend wordt, behoeft toch wat meer duidelijkheid. Dat luidde immers: “Het betalend maken van de parking is op dit moment niet aan de orde.” Het begrip "op dit moment" is zeer ruim en kan op elk moment wijzigen. Het biedt alleszins geen zekerheid voor de pendelaars uit mijn stad.

Ook wil ik u nogmaals wijzen op de problemen met de verbinding vanuit Ninove naar Aalst en Brussel. Een betalende parking in Ninove zou zowat de doodsteek betekenen voor het station. Veel Ninovieters nemen vanuit de deelgemeenten de wagen naar het station, waar parkeren op dit moment gratis is. Als dat zou veranderen, dan vrees ik dat ze met hun wagen naar Denderleeuw of misschien zelfs rechtstreeks naar hun bestemming zullen rijden. En zo vermijden we natuurlijk dat de parkeerkosten en de verbindingsproblematiek worden aangepakt. Dat zou echt een negatief effect hebben op onze lokale mobiliteit. Als de werken afgerond zullen zijn, baart het eilandje dat er geplaatst is ons ook zorgen. Wij willen daar dan ook uitsluitsel over.

Zal de parking betalend worden na de heraanleg? Zo ja, vanaf wanneer? Als ze gratis blijft, hoelang kunt u dat garanderen?

Een bijkomende vraag betreft het stationsgebouw van Ninove. Die vormt toch wel een doorn in het oog voor het stadsbeeld van Ninove. Ik heb u de voorbije maanden mondelinge en schriftelijke vragen gesteld over wat er met dat stationsgebouw zal gebeuren. Op mijn vorige mondelinge vraag antwoordde u dat het gebouw niet gebruikt kan worden omdat het niet voldoet aan de elektriciteitsnormen. Daarop heb ik een verslag gevraagd van die beslissing, maar dat krijg ik niet te zien omdat het een intern document is.

Voor fietskoerier Snel & Wel, die maatschappelijk heel belangrijk is voor onze stad en die onderdak gevonden zou hebben in ons station, hebben wij als stad zelf een oplossing moeten vinden. Die mensen zaten eerst in een privégebouw maar uiteindelijk zijn zij in een gebouw van de stad terechtgekomen. Ook dat is echter van korte duur. De toekomst van uw project *La vie en gare* – een heel mooi project – is in Ninove echt wel ten dode opgeschreven.

Dit gebouw is een doorn in het oog van de Ninovieters. Wij hebben als overheid toch een voorbeeldfunctie inzake leegstaande gebouwen, dus ik vermoed dat daar toch iets mee zal moeten gebeuren, mijnheer de minister?

Zijn er andere plannen voor dit leegstaande gebouw? Of zal men het verder laten verloederen? Het ligt er echt wel slecht bij.

Wij zouden de reglementering inzake leegstand van toepassing kunnen maken op overheidsgebouwen. Hoe gaat u daarmee om?

Beschikt u over een raming om het gebouw in orde te brengen en alsnog ter beschikking te stellen voor een belangrijk maatschappelijk doel in onze stad?

Mocht men overwegen het gebouw in orde te brengen, bestaat er dan een mogelijkheid dat het sociale koerierbedrijf Snel & Wel zich daar kan vestigen?

05.02 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik zal mij beperken tot de vragen.

Wat is de algemene stand van zaken inzake het masterplan voor het stationsgebouw? In de titel van mijn vraag staat dit natuurlijk als pars pro toto voor de ruimere stationsbuurt.

Wat wordt door de stad Ninove van de NMBS en Infrabel verwacht? Wat kunnen, willen en zullen de NMBS en Infrabel hiertegenover stellen?

Gelet op de bouwkundige situatie van het stationsgebouw, wordt de piste om het geheel of gedeeltelijk te slopen geconcretiseerd of is er sprake van een gehele of gedeeltelijke restauratie?

Wil de NMBS een nieuw stationsgebouw oprichten? Is die piste nog steeds bespreekbaar of is die van tafel geveegd? Wordt die op de lange baan geschoven?

Ik heb eerder al vragen gesteld over de camerabewaking in het station van Denderleeuw. De bevoegdheden van lokale overheden inzake camerabewaking en dergelijke zijn vaak verwarrend. Plant de NMBS in de nabije of verdere toekomst de plaatsing van veiligheidscamera's in en aan het station van Ninove?

05.03 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Mijnheer de minister, het stadsbestuur van Ninove is duidelijk vragende partij om een invulling te geven aan het stationsgebouw, dat momenteel een doorn in het oog is van de Ninovieters, zeker omdat zij plannen hebben om de stationsomgeving aangenamer te maken. Het is jammer dat daar een lelijke vlek blijft, ondanks al hun inspanningen om Ninove mooier te maken.

In een eerder debat hebt u gezegd dat het stationsgebouw niet kan worden verhuurd aan fietskoeriersdienst Snel & Wel, een socialetewerkstellingsproject waarin mensen die ver van de arbeidsmarkt staan, kansen krijgen om aan de slag te gaan en eventueel door te groeien naar een reguliere tewerkstelling. Dat was niet mogelijk omdat het gebouw niet voldeed aan de elektriciteitsnormen en casco zou worden verhuurd. Voor een kleine vzw is het uiteraard onbetaalbaar

om het gebouw in orde te brengen.

De stad Ninove heeft haar best gedaan en heeft zelf een tijdelijke oplossing gevonden voor de huisvesting van Snel & Wel. Tijdelijk weliswaar, dus de situatie blijft onzeker en het zou spijtig zijn mochten ze daar niet kunnen blijven.

Zijn er plannen voor het leegstaande gebouw? Zo ja, welke en wat is de timing?

Kan Snel & Wel op termijn nog altijd in het stationsgebouw terecht? Nu staat het er maar leeg en verlaten te verkommeren, de loketten zijn ook gesloten. Ik sluit me ook aan bij de vraag over de reglementering op leegstand. Kan die ook op overheidsgebouwen van toepassing worden? Hoe zal men hiermee omgaan?

Ik kijk ook uit naar uw antwoord op de vraag naar een betaalbare parking aan het station van Ninove met het oog op betere treinverbindingen in de Denderstreek.

05.04 Minister **Georges Gilkinet**: Geachte leden, wat betreft uw vragen over de parking aan het station in Ninove, kan ik u antwoorden dat de werkzaamheden op de parking gestart zijn en tegen juni afgerond zullen zijn. 66 parkeerplaatsen die er nu onverhard en vol putten bij liggen, zullen worden verhard, zodat er meer comfort is voor de reizigers met een auto. De parking aan de Astridlaan zal op die manier een capaciteit hebben voor 170 auto's.

Het betalend maken van de parking is niet aan de orde. Mocht de NMBS op een gegeven ogenblik toch beslissen om de parking betalend te maken, dan zullen de timing, de parkeertarieven en de voorwaarden met de stad Ninove worden besproken via voorafgaande overlegmomenten, maar daar is nu dus geen sprake van. Ik ben duidelijk.

Voorts heb ik de volgende update over het stationsgebouw van Ninove. De NMBS onderzoekt momenteel welke opties mogelijk zijn, wetende dat het stationsgebouw van Ninove niet meer beantwoordt aan de normen op het vlak van de algemene veiligheid, bouw en energie. Daarom was spijtig genoeg een samenwerking met Snel & Wel niet evident, ook al gaat het om een zeer mooie activiteit. De NMBS heeft vandaag nog geen volledige raming van de kosten die nodig zouden zijn om het gebouw in orde te brengen.

In ieder geval zal de NMBS met de stad Ninove in overleg gaan om te zoeken naar een wenselijke invulling van het gebouw. Alle pistes zijn daarbij bespreekbaar. Het masterplan zal hierin een bepalende rol spelen. De veiligheid van de site is een onderwerp dat op het structureel overleg met de stad Ninove wordt besproken. Eventuele bijsturingen op dat punt zullen daar worden bekeken.

05.05 **Tania De Jonge** (Open Vld): Met betrekking tot de parking heb ik hetzelfde antwoord gekregen als op mijn schriftelijke vraag, misschien wel iets duidelijker en nadrukkelijker, namelijk dat die momenteel gratis blijft. Ik heb ook begrepen dat als het betalend wordt, u zult overleggen met de stad. Het gaat immers om een parking op wandelafstand van de stadskern, wat heel belangrijk is voor onze handel en middenstand.

Wat de leegstand van het gebouw betreft, stelt uw antwoord me teleur, mijnheer de minister. De omgeving van het station wordt namelijk vaak geconfronteerd met veiligheidsproblemen. Politiepatrouilles en camerabewaking zorgen er wel voor dat we die goed in de hand hebben, maar een leegstaand gebouw zorgt voor een gebrek aan sociale controle en is ook niet veilig, vooral 's avonds en 's nachts.

Mevrouw Vanrobaeys stelde ook al dat Snel & Wel een sociale onderneming is die heel belangrijk is voor onze stad, in het kader van de maatschappelijke participatie, om kansengroepen die ver van de arbeidsmarkt staan naar die markt toe te leiden. Het gaat om een enorm waardevol project dat de stad ondersteunt en dat idealiter daar zou kunnen worden gevestigd.

Voorts denk ik dat u werk moet maken van plannen om iets te doen met dat gebouw en dat de stad daarbij moet worden betrokken. Ik vind het onverantwoord dat het gebouw al twee jaar leegstaat en dat we ook vandaag nog niet weten wat er met dat gebouw zal gebeuren. Wij hebben er een bestemming voor, namelijk een heel belangrijk maatschappelijk doel in de sociale tewerkstelling, waar iedereen

achter staat, en waar ook u, als minister, zou kunnen achter staan. Ik hoop dat u er snel werk van maakt.

05.06 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vragen, mijnheer de minister, zeker niet over het veiligheidsaspect en de camera's. Ik zal ervan uitgaan dat de NMBS wat de camerabewaking betreft de bal in het kamp van het stadsbestuur van Ninove blijft leggen. Ik stel dat vast en trek daar mijn conclusies uit.

Wat het stationsgebouw zelf betreft, gaf u hetzelfde antwoord als op vragen die eerder al zijn gesteld; eigenlijk geen antwoord dus of u schuift alles verder op de lange baan. Dat zei mevrouw De Jonge ook, die niet zomaar iemand is, maar de burgemeester van Ninove. Het gebouw staat al twee jaar leeg. Ik denk niet dat ik het probleem opnieuw moet schetsen.

Mevrouw de burgemeester, ik zou u willen oproepen om een tandje bij te steken, want van deze minister in deze commissie zullen wij helaas geen geruststellende antwoorden krijgen op dat vlak.

05.07 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan mij alleen maar aansluiten bij hetgeen mevrouw De Jonge zei als burgemeester. Het gebouw staat nu reeds twee jaar leeg.

Ik heb hetzelfde gezien in Lede. Daar heeft het stationsgebouw heel lang leeggestaan. Er lag daar een hoop zwerfvuil. Er was een onveiligheidsgevoel. Er hingen daar mensen rond. Er gebeurde daar van alles, gewoon omdat er geen sociale controle was. Sinds daar een fietswinkel is, wordt het opgekuist. Het feit dat de trappen en de stationsomgeving opgekuist worden door de fietshandelaar, zorgt al meteen voor een ander gezicht en voor een heel ander gevoel als men de trein neemt.

Datzelfde geldt ook voor Ninove. Ik vind het teleurstellend dat wij daarop twee jaar moeten wachten. Ik wil er nog eens op aandringen om een tandje bij te steken, zodat daarvan snel werk kan worden gemaakt.

Bovendien hebben wij hier allemaal eensgezind een invulling. Wij staan allemaal achter Snel & Wel. Dat is een socialetewerkstellingsproject. Er worden daarvoor middelen vrijgemaakt in het regionale overleg. Het was oorspronkelijk een project in Aalst, maar het is uitgebreid naar Ninove en Geraardsbergen. Er worden daarvoor extra middelen ingezet. Het zou spijtig zijn als al die inspanningen tenietgedaan worden omdat die mensen geen locatie hebben en geen vaste hub hebben in Ninove, waardoor ze niet kunnen rijden naar Ninove en Geraardsbergen.

Ik wil er dus sterk op aandringen om daarvan werk te maken, om die kosten in kaart te brengen, om dat stationsgebouw op te knappen, zodat de fietskoeriers van Snel & Wel daar hun vaste stek kunnen krijgen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

06 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De juridische strijd van de NMBS tegen sociaal wonen aan het Spoorwegbosje in Gent" (55035602C)
06 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La bataille juridique de la SNCB contre l'habitat social au Spoorwegbosje à Gand" (55035602C)

06.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in oktober vorig jaar ondervroeg ik u over de rechtszaak die de NMBS heeft aangespannen tegen de Gentse woonmaatschappij Thuispunt Gent, het vroegere WoninGent, en tegen de stad Gent. Het geschil draait rond het Spoorwegbosje. De NMBS wilde dat stuk grond in Gentbrugge al in september 2022 verkopen aan de hoogste bieder, maar Thuispunt Gent startte een onteigeningsprocedure op om er sociale woningen te bouwen. In Gent staan meer dan 10.000 gezinnen op de wachtlijst voor een sociale woning. De nood is dan ook enorm groot.

Ondertussen is het voor alle betrokkenen duidelijk: de NMBS wil een voorbeeld stellen aan alle sociale

woonmaatschappijen in het hele land. De boodschap van haar juridische intimidatie is: “Van onze grond blijf je af.” Dit is onverantwoord, sociaal wonen gaat boven de ontransparante vastgoedbelangen van het NMBS-management. Als minister van Mobiliteit kunt u hier optreden.

U riep eerder op tot overleg. De NMBS negeerde uw oproep. Keurt u de aanpak van de NMBS goed?

Ontvingen u en/of uw collega Petra De Sutter al een brief van Thuispunt Gent?

Hebt u overeenkomstig artikel 159 van de wet betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven al aan de raad van bestuur van de NMBS verzocht om een advies te geven over de onteigening van het Gentse Spoorwegbosje?

Zult u de gevraagde onteigening voor de zomer nog voorleggen aan de regering?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, aangezien er een gerechtelijke procedure loopt in dit dossier, zal ik zeer zuinig zijn met mijn woorden.

Ik herhaal mijn oproep aan de betrokken partijen om een minnelijk akkoord te vinden voor de toekomst van de betrokken site. Een minnelijk akkoord is in mijn visie in ieders belang. Ik kan natuurlijk niet voorkomen dat het tot een rechtszaak komt, zolang deze door een van de betrokken partijen is opgestart. Ik vind dat spijtig, maar het is zo.

06.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb op bijna geen enkele vraag een antwoord gekregen. Ik wilde toch graag weten of u zelf reeds stappen gezet hebt. Hebt u de raad van bestuur van de NMBS verzocht om een advies over die onteigening te geven? Dat is toch iets wat u had kunnen doen? Ik heb daarop geen antwoord gekregen. Het gaat over artikel 159. Hebt u dat gedaan of niet? Het is immers wel dringend. Het moet voor de zomer gebeuren. Eerlijk gezegd, ik heb niet al te veel antwoorden van u gekregen. Wij zullen dat zeker ook lokaal nog verder opvolgen.

06.04 Minister **Georges Gilkinet**: Er loopt een gerechtelijke procedure en ik respecteer de scheiding der machten.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

07 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pilootproject in de regio’s met een externe operator voor het personenvervoer per spoor" (55035628C)
07 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote dans les régions avec un opérateur externe pour le transport de voyageurs par rail" (55035628C)

07.01 **Frank Troosters** (VB): *De regering kende een direct award aan de NMBS toe voor haar opdracht van openbare dienst om de komende 10 jaar als uniek operator van het personenvervoer via het spoor op te treden op het volledige spoornet. Parallel werd een pilootproject met een derde operator in de verschillende regio's aangekondigd.*

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot deze pilootprojecten?
Wanneer en waar zullen deze concreet uitgerold worden?
Volgens welke modaliteiten zal dit gebeuren?

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: De FOD Mobiliteit heeft begin dit jaar een studie opgestart om mogelijke scenario's te bestuderen evenals de nodige stappen en modaliteiten voor de uitvoering ervan. Die studie zou over een jaar moeten zijn afgerond. In deze fase is het dus nog te vroeg om een planning voor de uitvoering mee te delen.

07.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Dit maakt volgens mij toch deel uit van het regeerakkoord. In het laatste jaar voor de verkiezingen zijn we nog met een studie

bezig, die nog een jaar zal duren. Op het einde van deze legislatuur zullen we dus geen stap verder staan.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55035629C)
08 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55035629C)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Over de IJzeren Rijn zijn in het verleden al heel wat vragen gesteld, meer bepaald over de uitvoering van het 3RX-project. Dat moet zorgen voor een verbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied via een tracé dat afwijkt van het historisch traject van de IJzeren Rijn.

In 2017 werd een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgemaakt binnen een grotere haalbaarheidsstudie. Op basis van nieuwe elementen, recente cijfers en prognoses zou die geactualiseerd worden. Als ik het goed begrepen heb, werd die studie begin 2022 gegund aan Transport & Mobility in Leuven. De resultaten zouden dit voorjaar moeten worden bekendgemaakt.

Is die geactualiseerde maatschappelijke kosten-batenanalyse intussen klaar? Zo ja, kunt u de resultaten en de vervolgstappen toelichten? Indien niet, wanneer mogen we de resultaten verwachten?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Na de studie in 2017 waarnaar u verwijst, werd besloten om met een internationale werkgroep met vertegenwoordigers uit Nederland (het rijk en de provincie Limburg), Duitsland (federaal en de deelstaat Noordrijn-Westfalen) en België (federaal en Vlaanderen) voort te werken aan het project om de zeehavens van de Noordzee met het Ruhrgebied te verbinden.

Uit de studie van 2017 werd het 3RX-traject geselecteerd, de Rhein-Ruhr-Rail Connection. Het voorzitterschap van die internationale werkgroep wordt door Duitsland waargenomen. Voor een dergelijk omvangrijk project is het uiteraard belangrijk om te weten wat de kosten en baten zullen zijn. Daarom is een belangrijke as in die werkgroep het actualiseren van de MKBA uit 2017. Hiervoor werd een subwerkgroep opgezet onder leiding van onze Belgische administratie, de FOD Mobiliteit. De studieactualisatie MKBA 3RX is nog niet volledig afgewerkt, maar dat wordt in de komende maanden verwacht. Daarnaast heb ik in deze commissie al enkele malen aangehaald dat op 14 juli 2021 in overleg tussen de betrokken ministers, naast de werkzaamheden voor de studieactualisatie MKBA 3RX, een tweede werkgroep is opgestart om op zoek te gaan naar een win-winsituatie in een bredere mobiliteitscontext: een win voor de drie landen en ook de regio's. Die tweede werkgroep kreeg de naam *'Dialogue on a broader mobility approach in the context of 3RX'*. De resultaten van beide trajecten zullen input geven voor het volgende overleg met mijn collega-ministers van Duitsland en Nederland en ook van de betrokken gewesten. Wij gaan voort met de methode om een akkoord te proberen vinden.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): De geactualiseerde MKBA is binnen enkele maanden klaar. De voorzitter mag mij op dat moment dus opnieuw het woord geven om een soortgelijke vraag te stellen. Ik begrijp dat een en ander met de nodige omzichtigheid moet worden aangepakt en dat daar wat tijd voor nodig is. Hopelijk krijg ik binnen enkele maanden een concreter antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

09 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55035631C)
09 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55035631C)

09.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Ook hierover heb ik de minister al een aantal vragen gesteld. Mijn vraag kadert in het project voor de afschaffing van overwegen. Dat is een zeer actueel thema in Bilzen. Ik verwijs daarbij ook naar een andere vraag die later vandaag op de agenda staat.

Bij ons in Bilzen worden er tal van overwegen afgeschaft. U bevestigde mij in het verleden al dat in het bestek van de werken een bepaling is opgenomen die de opdrachtnemer verplicht om een plaatsbeschrijving op te maken van alle betrokken eigendommen. Als we dat bestek bekijken, dan zien we wat er precies moet begrepen worden onder de notie “betrokken eigendommen”. Er worden een aantal zeer concrete percelen en adressen aangeduid. Er worden ook enkele minder concrete beschrijvingen gegeven. Dan gaat het over eigendommen die een gemeenschappelijke grens hebben met een werfterrein of een ander terrein. Daarover heb ik een vraag.

Bestaat er een overzicht van de concrete percelen die voldoen aan de definitie van betrokken eigendom, zoals blijkt uit het bestek? Indien ja, kunt u mij dat overzicht bezorgen? Als dat niet beschikbaar is, wanneer komt er dan een overzicht dat alles verduidelijkt?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, bedankt voor uw verschillende vragen over een dossier dat we hier al vaker besproken hebben. Het is aan de toekomstige aannemer om de plaatsbeschrijving uit te voeren voor alle betrokken percelen. Het zal dus de aannemer zijn die een lijst zal opstellen van de betrokken percelen en die hun plaatsbeschrijving op zich zal nemen. Aangezien de aanbestedingsprocedure nog loopt, bestaat die overzichtslijst nog niet.

09.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u, mijnheer de minister. Dat is een heel duidelijk antwoord. Zodra de gunning is gebeurd, ga ik ervan uit dat een en ander duidelijk wordt. Ik zal hier dus later op terugkomen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les sites et terrains durables mentionnés dans le contrat de performance 2023-2026" (55035653C)
10 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De duurzame sites en terreinen in het performantiecontract 2023-2026" (55035653C)

10.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): *Monsieur le ministre, monsieur Gilkinet, dans l'Article 73 du contrat de performance, il est question des sites et terrains durables. Il est dit qu'Infrabel continuera à réduire l'impact environnemental de ses activités par ces mots:*

Dans le cadre de l'exploitation de ses sites et terrains, Infrabel veille notamment à:
• Poursuivre les travaux d'assainissement des sols en fonction des possibilités financières et de la faisabilité opérationnelle.
• Limiter la consommation d'eau et maximiser l'utilisation de l'eau de pluie pour les bâtiments et les processus.
• La réduction de la production de déchets, la collecte sélective des déchets et l'évolution vers une utilisation circulaire des matériaux (Cfr Article 74. Achats durables et économie circulaire).
• Conscientiser et sensibiliser les membres du personnel à la réduction de l'impact environnemental de leurs activités quotidiennes.

Pourriez-vous nous dire quelles sont les projections? ce qui a déjà été réalisé?

Qu'en est-il plus précisément du site de Stockem?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Piedboeuf, nos entreprises publiques ferroviaires ont un rôle important à jouer en matière de responsabilité sociétale. Elles doivent donner l'exemple. C'est pourquoi cette responsabilité sociétale figure en bonne place dans le nouveau contrat entre nos entreprises publiques ferroviaires et l'État fédéral.

Infrabel pratique une politique d'*open data* et met à disposition un grand volume d'informations sur son site que je vous invite à consulter. Vous pourrez y retrouver, par exemple, la consommation énergétique d'Infrabel, les projets que celle-ci met en place en matière de biodiversité ou encore le nombre de lieux de travail bénéficiant de la certification ISO 14001.

Concrètement, Infrabel gère ses sites et ses terrains de manière durable. Ainsi, 28 sites, des ateliers, des centres logistiques, des infrastructures, des centres caténaires, des entrepôts sont certifiés selon cette norme internationale ISO sur la protection de l'environnement. Cela implique notamment la réduction et l'écologisation de la consommation d'énergie et d'eau sur les sites grâce à l'installation de panneaux solaires et à la réutilisation de l'eau de pluie, la collecte sélective des déchets et la réutilisation des matériaux. Infrabel optimise la collecte sélective des déchets grâce à ses propres parcs à containers spécifiques aux matériaux ferroviaires. De plus, Infrabel poursuit une approche d'économie circulaire et de réutilisation maximale des matériaux ferroviaires grâce, entre autres, à l'installation de traverses vertes, au recyclage des vêtements de travail et à la réutilisation du mobilier. La faune et la flore des sites sont protégées et favorisées grâce à la création de prairies fleuries et à l'installation d'hôtels à insectes, et à des accords de coopération avec les parties prenantes, y compris pour l'installation de ruches.

Infrabel s'engage fortement dans la sensibilisation de son personnel. Des formations périodiques sont dispensées au personnel des sites notamment sur la consommation d'énergie et d'eau et sur la collecte sélective des déchets.

Par ailleurs, Infrabel organise des campagnes de sensibilisation annuelles à l'occasion de la Journée internationale de la biodiversité et de la Semaine Européenne de la Réduction des Déchets.

Pour ce qui concerne l'assainissement des sols, je vous rappelle qu'il s'agit d'une compétence régionale. Néanmoins, depuis sa création en 2005, Infrabel a réalisé de très nombreux chantiers d'assainissement de sol pour un montant total d'environ 18,5 millions d'euros, hors assainissements de sol dans les voies dans le cadre des incidents et remboursés par des tiers.

L'importance des dépenses varie d'une Région à l'autre en fonction de la date d'entrée en vigueur de la législation régionale en la matière: en 1995 en Région flamande, en 2009 en Région de Bruxelles-Capitale et seulement en 2018 en Région wallonne. Infrabel continuera sa stratégie d'assainissement des sols. Des travaux d'assainissement sont prévus dans les trois Régions au cours de la période 2023-2024 et se poursuivront évidemment par la suite dans le contexte de son nouveau contrat de performance.

10.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Dans le cadre de l'assainissement, je fais évidemment allusion à tous les sites qui ne sont pas assainis, notamment les anciens ateliers qui ne sont plus utilisés ou des zones désaffectées pour le moment par rapport à une utilisation, et qui sortent donc du champ économique. J'en ai déjà parlé quelques fois.

Or, comme on sait qu'on veut rationaliser l'utilisation des sols et limiter leur artificialisation, il faut absolument procéder à l'assainissement des sites qui appartiennent à Infrabel. Même si c'est une compétence régionale, du fait que le terrain appartient à Infrabel, c'est à Infrabel de l'assainir.

Il reste des sites qui sont hors champ économique et qui doivent être assainis. Il y en a à Bertrix. Je parlais de Stockem mais il y en a d'autres. Des entreprises pourraient donc s'installer sur les sites mais ne peuvent pas le faire soit parce que les terrains ne sont pas assainis, soit parce qu'on met l'assainissement à charge des entreprises.

Monsieur le ministre, j'insiste pour que cela puisse être fait!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

11 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les transports dangereux sur la ligne 162" (55035659C)
11 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoer van gevaarlijke goederen op lijn 162" (55035659C)

11.01 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le ministre, il s'agit d'une question très importante. Il y a déjà eu une réponse partielle à ce sujet. Je voudrais connaître la réponse à celle-ci.

Le principe des reculs de sécurité ADR / RID dans le cadre du Transport des Matières Dangereuses, par route (ADR) ou voie ferrée (RID) entraîne que les services d'intervention doivent développer des plans d'intervention et de protection de la population face aux risques toxiques ou d'explosion. Depuis l'épicentre d'un accident sur un réseau 3 zones concentriques sont déterminées (Zone réflexe Périmètre de dissuasion Périmètre d'isolation zone de soutien logistique Périmètre d'exclusion accessible aux seuls services d'intervention, dans laquelle toutes les personnes doivent être évacuées .

S'agissant du projet d'hôpital Centre sud à localiser à Houdemont ou Habay-Gare, les analyses de risques usuels déterminent que la zone d'exclusion doit avoir un rayon d'environ 300m, distance à adapter suivant les circonstances, les matières concernées, la direction du vent et la configuration des lieux. Pour le Complexe Hospitalier Régional – Centre-Sud, la Zone de Secours Luxembourg a, en suivant en cela la recommandation européenne, recommandée de maintenir une distance de sécurité de 300m (réunion plénière du 21.03.2016). En effet, en cas d'incident sur une voie de communication, les services d'intervention se verraient dans l'obligation d'évacuer les personnes se trouvant dans un rayon de 300m et même, la recommandation est de 400 m par rapport aux zones d'hébergement (les chambres). Appliquant le principe de précaution qui préside dans des projets à long terme.

Dans ce cadre, il me serait agréable de savoir si lorsque la ligne Athus-Meuse est impraticable ou encombrée, le trafic est dévié vers la 162, y compris les matières éventuellement dangereuses?

Si non, pouvez-vous confirmer qu'il n'y a et aura jamais de transports de produits dangereux sur cette ligne?

11.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Piedboeuf, comme j'en informais le collègue Vajda lors de la précédente séance de cette commission, la réglementation européenne transposée au niveau fédéral concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer ne prévoit aucune interdiction de construction de bâtiments, d'hôpitaux ou autres à proximité des voies ferrées pouvant servir au transport de marchandises dangereuses.

Au niveau fédéral, les seules interdictions de construction aux abords des voies sont à trouver dans la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en son article 21 au chapitre III qui prévoit une interdiction, sauf obtention d'une autorisation écrite du gestionnaire d'infrastructures d'exploitation dûment motivée pour des raisons de sécurité, d'ériger des bâtiments à moins de cinq mètres à partir des voies. Cette interdiction ne correspond donc pas à celle à laquelle il est fait référence dans votre question.

De plus, la réglementation en matière d'aménagement du territoire est une compétence dévolue aux Régions. En l'occurrence, la réglementation applicable pourrait donc être à trouver dans le Code du développement territorial de la Région wallonne ou d'autres textes applicables au niveau régional. Par ailleurs, je peux seulement vous confirmer que le transport par rail de marchandises classées dangereuses existe bien en Belgique. En effet, au regard de la nature des marchandises et pour des raisons évidentes de sécurité, il n'est pas possible de vous communiquer les itinéraires empruntés ni la fréquence de ce transport.

En outre, Infrabel m'informe que la ligne 162, que vous connaissez bien, entre Namur et Luxembourg est quasi uniquement dédiée au transport des voyageurs. Elle n'est plus utilisée pour le fret ou alors que pour de la desserte locale ou pour un cas d'incident sur une autre ligne réservée au transport de marchandises: plutôt la ligne Athus-Meuse que vous connaissez. En tant que riverain de cette ligne, je peux confirmer que je vois très rarement passer des trains de marchandises. Je vois beaucoup plus souvent des trains de voyageurs.

11.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, je suis désolé mais il existe toutes les recommandations en matière de planification d'urgence et des zones de secours qui sont des compétences réparties entre le fédéral et la Région.

Je trouve qu'installer un hôpital à moins de 300 mètres est totalement exclu par rapport à ces normes de planification d'urgence et par rapport aux recommandations européennes. Quand des personnes – donc des malades – logent dans l'hôpital, moins de 400 mètres est exclu aussi. Cela se trouve dans toutes les recommandations qui sont établies par les services de secours ainsi que par les recommandations européennes.

Donc, dire qu'à côté d'une voie où circulent potentiellement des produits dangereux, il n'y pas de limitation et qu'on peut se positionner à 5 mètres de la voie, c'est être totalement à côté de la plaque. Si jamais on continue à dire ce genre de choses, on va prendre des risques que les pompiers eux-mêmes ne veulent pas prendre. Cela permet aussi de situer l'hôpital hors zone et donc de traiter les patients concernés dans un périmètre de 300 mètres par exemple.

Je pense que vous devez être attentif à votre réponse à ce sujet, parce qu'on est en train de jouer avec le risque sanitaire pour les habitants.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

12 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidegebruik door Infrabel en de NMBS" (55035690C)
12 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de pesticides par Infrabel et la SNCB" (55035690C)

12.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *In een colloquium aangaande het gebruik van pesticiden, gehouden in de Kamer op 27 maart, werden het gebruik en de gevaren ervan in het algemeen besproken. Ook ons spoorwegnet wordt nog behandeld met pesticiden, rechtstreeks door Infrabel en onrechtstreeks via aannemers in opdracht van Infrabel en/of de NMBS. Uiteraard worden enkel producten gebruikt die door de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu toegelaten zijn voor spoorwegdomein en in overeenstemming met de gebruiksvoorschriften. Voor het pesticidegebruik op de ballastbedding en de aangrenzende veiligheidspistes moet Infrabel bovendien de nodige afwijkingen verkrijgen van de bevoegde regionale overheden.*

Uit eerdere antwoorden liet u reeds weten dat Infrabel het gebruik verder wil reduceren.
1. Tot wanneer zijn de afwijkingen voor het gebruik van pesticiden op de ballastbedding en de aangrenzende veiligheidspistes, geldig? Graag een overzicht per gewest.
2. Zijn nieuwe aanvragen ter afwijking - cfr. supra - reeds in opmaak of onderweg naar dat gewest of gewesten?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, sinds mijn aantreden heb ik dit dossier prioritair behandeld. Het gaat om de bescherming en het behoud van onze biodiversiteit, die onze levensverzekering is, zoals ik nog aan de premier heb gezegd. Onze spoorbedrijven moeten daar ook een voorbeeldrol in opnemen.

In de tweede plaats gaat het om de bescherming van de volksgezondheid. Wij moeten daarom in de toekomst creatief zijn met alternatieven voor onkruidbestrijding, die rekening houden met de biodiversiteit en ook de spoorveiligheid. In de toekomst zal de techniek bestaan uit een combinatie van verschillende methoden, waaronder mechanisch beheer, warm water, bioherbiciden, beplanting enzovoort. In overleg met de gewestelijke overheden past Infrabel nu al waar mogelijk alternatieve technieken en een aangepast beheer toe met een open blik. Samen met Infrabel leveren we dus heel wat inspanningen om zo snel mogelijk te evolueren naar een nulgebruik van pesticiden om ons

spoornetwerk te onderhouden. Er loopt daarover overleg tussen Infrabel en de gewesten.

12.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, vandaag blijkt dat niet alleen bij u als Ecolo-minister gevoeligheden aan de dag worden gelegd inzake ecologie. De ooievaars en de dassen van mevrouw Verhaert, de duurzame sites van de heer Piedboeuf en ook het pesticidegebruik zijn al aan bod gekomen.

Ik wil er niet van worden verdacht de belangen van de pesticidelobby te behartigen, maar we moeten soms een zeker ecorealisme aan de dag leggen. Begin deze maand bracht ik nog een bezoek aan North Sea Port in het kader van de Havendag. Daar zijn Infrabelwerknemers tot de laatste dag, zelfs tot het laatste moment, in de weer geweest om manueel sporen of bepaalde delen ervan onkruidvrij te maken. Het was geen 30 °C zoals vorige zomer, maar de realiteit is natuurlijk dat dat niet houdbaar is. U geeft in uw antwoord zelf aan dat Infrabel nog pesticiden gebruikt. Dat is ook begrijpelijk. Op sommige plaatsen en op sommige momenten is dat de meest realistische oplossing.

Het stoort mij daarbij dat vaak uit groen-linkse hoek iedereen wordt aangevallen die pesticiden gebruikt of nog maar eraan denkt ze te gebruiken. Het is geleden van 27 maart 2023 tijdens het colloquium hier in de Kamer over het pesticidegebruik, voorgezeten door uw collega, mevrouw de Laveleye, en met PS-europarlementslid Arena op bezoek. De hele namiddag werden de landbouwindustrie en de landbouwers in het algemeen geschoffeerd, omdat zij pesticiden gebruiken of zouden willen gebruiken.

Het is soms goed "in 't eigen hert te kijken", zoals een Vlaams spreekwoord luidt. Aangezien overheidsbedrijven als Infrabel en de NMBS nog steeds pesticiden blijven en moeten blijven gebruiken, zou ik toch maar voorzichtig zijn met het schofferen en zelfs culpabiliseren van andere geledingen van de maatschappij ter zake.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

13 Question de Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence d'accord relatif au développement d'une ligne de fret transfrontalière Valenciennes-Mons" (55035712C)
13 Vraag van Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitblijven van een akkoord over een internationale goederenspoorlijn Valenciennes-Bergen" (55035712C)

13.01 **Éric Thiébaut** (PS): *Monsieur le ministre, vous vous êtes récemment réjoui d'un accord entre la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas pour la création d'une nouvelle ligne ferroviaire qui va relier Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle. L'occasion était donc trop belle de vous réentendre sur un autre projet transfrontalier pour lequel je me bats depuis une décennie et pour lequel aucune avancée majeure ne voit le jour: je parle du projet de réouverture de la ligne ferroviaire de fret entre Valenciennes et Mons.*

Depuis le début de mon mandat en 2007, j'ai interrogé tous les ministres successifs de la Mobilité au sein du parlement fédéral afin que ce projet puisse se concrétiser. Malheureusement, sans succès à ce jour.

En janvier 2022, vous m'indiquiez qu'une énième déclaration d'intention avait été signée le 9 décembre 2021 entre la France et la Belgique sur la réouverture de la ligne ferroviaire de fret Mons-Valenciennes.

Par celle-ci, il était notamment demandé à Infrabel et à SNCF Réseau « d'étudier la faisabilité technique de la réouverture de la section transfrontalière de la ligne, chacun sur son territoire respectif » .On apprenait aussi que le suivi de ces études et du bon avancement du projet serait assuré par une instance de pilotage associant l'ensemble des acteurs locaux concernés, sous la houlette du sous-préfet de Valenciennes.

Plus d'un an après, où en est-on Monsieur le Ministre? Quels sont les retours que vous avez de vos contacts avec votre homologue français? Quels sont les résultats concrets que vous pouvez

communiquer sur ce dossier?

La réouverture de la ligne ferroviaire de fret entre Valenciennes et Mons est-elle prise en compte dans votre plan de doublement du transport de fret ferroviaire d'ici 2030?

À l'instar de l'accord conclu avec l'Allemagne et les Pays-Bas pour la liaison Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle, est-on proche d'un accord avec nos voisins français pour la ligne de fret Valenciennes-Mons?

13.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Thiébaut, je m'étonne un peu que vous parliez d'une déclaration d'intention politique. Or l'intention politique, c'est bien ce qui manquait dans ce dossier lors de mon entrée en fonction. Comme je l'ai fait avec mes homologues allemand et néerlandais, j'ai pu relancer avec mon ancien homologue français – qui a été remplacé depuis lors – le dialogue dans le dossier de la liaison Mons-Valenciennes, qui était au point mort.

Il fait partie de ceux sur lesquels il est nécessaire d'avancer, afin d'aboutir à notre objectif d'un dédoublement, d'ici 2030, du volume de marchandises transportées par rail – lequel objectif s'inscrit plus généralement dans les politiques climatiques et environnementales ambitieuses de ce gouvernement. Néanmoins, contrairement à la nouvelle liaison ferroviaire Liège-Maastricht-Aix-la-Chapelle – pour laquelle les rails existent déjà –, je ne vous apprendrai rien en vous indiquant qu'il faut, en l'espèce, reconstruire l'infrastructure ferroviaire entre Mons et Valenciennes. Ce sont des travaux d'une tout autre ampleur, qui prennent nécessairement plus de temps – de conception, de calcul et aussi, le cas échéant, de réalisation.

Cela dit, en décembre 2021, la France et la Belgique ont cosigné une déclaration d'intention sur la réouverture de la ligne ferroviaire de fret Mons-Valenciennes, à l'occasion d'un Conseil européen des ministres de la Mobilité à Bruxelles. Par cette lettre d'intention, nous avons demandé à Infrabel et à SNCF Réseau d'étudier – chacun sur son territoire respectif – la faisabilité technique – il faut bien commencer par là – de la réouverture de la section transfrontalière de la ligne. Concrètement, ces études de faisabilité technique ont pour but d'identifier les travaux à entreprendre en vue de remettre le tronçon en service, d'établir le budget nécessaire à leur exécution et de fixer un calendrier théorique du chantier. Des études de capacité sur les possibilités d'absorption du trafic des deux réseaux sont également menées. Leur suivi ainsi que celui du bon avancement du projet sont assurés par une instance de pilotage associant tous les acteurs locaux concernés.

Infrabel m'informe que l'étude technique a récemment été bouclée du côté belge et que les résultats sont en train d'être compilés avec les résultats français. Les conclusions consolidées seront prochainement soumises aux membres du comité de pilotage, qui se positionnera ensuite sur la suite à donner à ce projet.

J'en profite pour vous rappeler que du côté belge, les moyens financiers sont déjà prévus dans les budgets d'investissements d'Infrabel et doivent simplement être actualisés. Côté français, à la suite de ma rencontre avec le ministre français, les forces vives s'activent afin de dégager les budgets nécessaires, mais je ne peux évidemment pas m'engager pour un État voisin et souverain, ce que je respecte.

J'ai la même réponse lorsque des collègues flamands m'interrogent sur la liaison entre Hamont et Weert. J'y suis favorable mais je ne peux pas décider à la place de ma collègue néerlandaise des investissements qui vont être réalisés sur son territoire.

13.03 **Éric Thiébaut** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Contrairement au dossier de la gare de Quiévrain, je vois quand même que celui-ci avance concrètement. En effet, vous me dites que l'étude que vous aviez annoncée en commission, lors d'une réponse à l'une de mes questions sur le sujet, est finalisée. C'est déjà une très bonne nouvelle.

Je me réjouis également de votre volonté réaffirmée de soutenir ce dossier-là. Je savais aussi qu'on avait déjà les moyens budgétaires pour finaliser l'infrastructure. J'ai moi-même des contacts avec la

France. Demain, je recevrai au Parlement ma collègue de l'Assemblée nationale, la députée du Nord. Nous avons des échanges entre parlementaires aussi et nous essayons d'activer nos relais locaux qui, bien souvent, sont assez efficaces. Je vais donc continuer à faire ce travail de lobbying auprès de mes relations du côté français. Je compte vraiment sur votre soutien pour concrétiser ce beau projet de transport.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

14 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijkomende aanwervingen bij Securail" (55035810C)
14 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recrutements supplémentaires chez Securail" (55035810C)

14.01 Frank Troosters (VB): *De NMBS heeft besloten om vijftig extra veiligheidsagenten van Securail in te zetten om de toenemende agressie binnen het spoorgebeuren aan te pakken. Eerder kondigden de beleidsverantwoordelijken ook al de bijkomende aanwerving van 100 Securail-agenten aan.*

1. Wat is het huidig aantal Securail-agenten?
2. Wat zijn de huidige tekorten (in VTE) om tot een volledige invulling van het voorziene personeelskader te komen?
3. Hoeveel Securail-agenten zullen in het totaal nog bijkomend worden aangeworven? Tegen wanneer zal dit het geval zijn?
4. Hoeveel van de agenten die bijkomend zullen worden aangeworven zullen:
– Effectief op het terrein (stations, perrons, treinen) actief zijn?
– Binnen de meldkamers van het SOC actief zijn?
– In een andere functie actief zijn?

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, samen met de ministers bevoegd voor Justitie en Binnenlandse Zaken heb ik meerdere maatregelen genomen om de veiligheid op de trein en in de stations te verhogen. Dat is een duidelijke keuze in het belang van zowel het treinpersoneel als alle reizigers. Een belangrijke maatregel in dat pakket is inderdaad de versterking van Securail door een bijkomende aanwerving van 170 agenten. Daarover kan ik u de volgende details geven.

Op 15 maart 2023 waren bij de NMBS 481 operationele medewerkers voltijds equivalent van Securail actief. Dit jaar wil de NMBS 150 nieuwe medewerkers extra aanwerven voor haar veiligheidsdienst. Op 15 maart 2023 zijn er al bijna 71 nieuwe Securailagenten gerekruteerd en zijn er al 48 actief. De aanwerving loopt dus zeer vlot. Het meeste personeel zal worden ingezet in de operationele teams, die instaan voor de veiligheid op de treinen en in de stations, en er zijn ook een tiental functies voor het Security Operations Center (SOC), dat verantwoordelijk is voor veiligheidsincidenten op het spoor en voor de communicatie met andere veiligheids-, politie- en hulpdiensten. Ik kan dus bevestigen dat alle Securailagenten effectief worden ingezet op het terrein of in het SOC.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

15 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verhogen van de perrons in het station Dendermonde" (55035811C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitgestelde verbeteringswerken aan het station van Dendermonde" (55036285C)
15 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Termonde" (55035811C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report des travaux d'amélioration de la gare de Termonde" (55036285C)

15.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag is enigszins gedateerd, want ze kwam al aan bod in de media. Er blijft wel nog een vraag over het geplande investeringsbedrag voor alle werken die zijn aangekondigd.

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Tussen nu en 2032 wil de NMBS meer dan 1,8 miljard euro investeren in stations, verspreid over het land, om de intermodaliteit, de toegankelijkheid en het comfort van de reizigers te verbeteren. Het aantal stations, toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit, zal verdubbelen tot 176.

De afgelopen weken hielden de NMBS en Infrabel informatiesessies met de steden en gemeenten over het nieuwe vervoersplan en de respectieve investeringsplannen over de periode 2023-2032.

Voor het station van Dendermonde heeft men aangekondigd dat de vernieuwingswerken volgend jaar zullen starten.

15.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik had gehoopt om het investeringsbedrag voor Dendermonde te vernemen, maar ik zal daarvoor een schriftelijke vraag indienen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beperkte succes van de trein in Limburg" (55035839C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55036178C)
16 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le succès limité du train dans le Limbourg" (55035839C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les suites du nouveau plan de transport de la SNCB" (55036178C)

16.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, uit de laatste reizigerstellingen in oktober 2022 bleek dat het aantal treinreizigers in Limburg nog steeds 12 % onder het niveau van dezelfde periode in 2019 lag. Dat is op zich niet abnormaal. Dit cijfer zit ongeveer op hetzelfde niveau als de nationale cijfers. Op langere termijn, over de laatste tien jaar, dus vergeleken met 2013, valt echter een enorme daling op van het aantal treinreizigers in Limburg, meer bepaald met 22,5 %.

Welke oorzaken ziet u voor de opvallende neerwaartse trend van het aantal treinreizigers die zich de laatste tien jaar manifesteerde in Limburg?

Welke maatregelen zullen er genomen worden om de geambieerde modal shift naar de trein ook in Limburg succesvol door te kunnen voeren?

16.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Het gaat niet goed met de trein in België. De verbindingen zijn ondermaats, afschaffingen zijn dagelijkse kost, vertragingen worden al op voorhand ingecalculeerd*

door reizigers, aansluitingen worden niet gehaald, het personeelstekort blijft aanhouden en nieuwe treinstellen zien we amper verschijnen. En voor dat alles mogen de reizigers dan ook nog eens meer betalen.

En die slechte service zien we dan ook vertaald in de slechte resultaten qua reizigerstellingen. De mensen verlaten de trein voor de auto.

Mijn vragen:
Hoe verklaart U die forse daling van treinreizigers?
Zal het nieuwe vervoersplan soelaas kunnen brengen? Zo ja, op welke manier?
De NMBS wil ook Piekuurtreinen schrappen; dewelke?

16.03 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, na twee jaar coronapandemie vonden veel reizigers wel degelijk opnieuw de weg naar de trein. Het totale aantal binnenlandse reizigers klokte vorig jaar af op 227,4 miljoen. Dat is 32,4 % meer dan in 2021, nog licht onder het niveau van 2019, met 253,4 miljoen. Terwijl het woon-schoolverkeer en het vrijetijdsverkeer op het niveau van voor de pandemie zijn hersteld, blijft het aantal woon-werkabonnementen eind 2022 lager ten opzichte van 2019. Telewerk is nu stevig verankerd in de gewijzigde reisgewoontes. De NMBS lanceerde daarom in maart 2023 het Flex Abonnement om een antwoord te bieden op de gewijzigde behoeften van klanten.

Indien we specifiek naar de evolutie voor Limburg kijken, zien we in de oktobertellingen tussen 2014 en het begin van de coronapandemie geen constante dalende trend, zoals u aangaf, mijnheer Troosters. De evolutie volgt eigenlijk de algemene tendensen, waarbij het traditionele woon-werkverkeer door telewerk wordt afgevlakt en het weekendverkeer aan belang wint. In de commerciële cijfers voor Limburg voorafgaand aan de gezondheidscrisis zien wij zelfs een stijging van het reizen met de trein van en naar Limburg. Die stijging is er zowel op het vlak van tickets als van woon-werkabonnementen.

Ik zal mij de komende periode in elk geval samen met de NMBS blijven inspannen om reizigers te overtuigen om meer de trein te nemen, overal in het land, met een stapsgewijze uitbreiding van het aanbod en met investeringen in stations en infrastructuur, in het hele land en ook in de provincie Limburg.

16.04 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik ben een beetje verbaasd over het antwoord. Het effectieve aantal reizigers is ten opzichte van 2013 wel degelijk gedaald met 22,5 %. Dat is bijna een kwart. Ik zal hierop terugkomen, ook met een schriftelijke vraag.

16.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt niet op al mijn vragen geantwoord. Globaal gezien kunnen wij niet zeggen dat het erg goed gaat. Het aantal vertragingen en het aantal afgeschafte treinen blijven nog steeds stijgen. Er is geen verbetering. Dat is niet heel positief. Het grote tekort aan personeel blijft ook een groot probleem bij de NMBS. Zo positief is het dus allemaal niet.

Wij hebben vanochtend een toelichting gekregen van de NMBS over de nieuwe tarifering. Ik vond het zo ingewikkeld dat ik mij afvraag of de mensen nog gaan kunnen volgen. Ik had liever een vereenvoudiging van de tarieven gezien in plaats van een ingewikkeldere oplossing. De mensen van TreinTramBus lanceerden het idee van een simpele en heel duidelijke tarifering, zoals die reeds bestaat in Zwitserland. Wij zijn toch nog ver af van een modal shift en een serieuze toename van het aantal reizigers op de trein.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

17 Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe vervoersplannen van de NMBS in Limburg" (55000413I)
17 Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouveaux plans de transport de la SNCB dans le Limbourg" (55000413I)

17.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik ben hier terug met Limburg. In haar beleidsverklaring heeft de federale regering aangegeven dat zij meer mensen wil aanzetten om de trein te nemen. Dat is de beruchte modal shift waarover we hier veel praten. Men zou ook het spooraanbod gevoelig willen uitbreiden, wat u zelf ook onderschrijft. De verbinding met buitenlandse spoornetwerken zou verbeterd worden en er wordt ingezet op een multimodale en collectieve mobiliteit.

De NMBS maakte recent haar nieuwe vervoersplannen voor de periode 2023-2026 bekend. Voor de provincie Limburg, waar het vervoersaanbod van de NMBS al pover is – zo wordt het alleszins in Limburg ervaren – en waar internationale grensoverschrijdende spoorverbindingen ontbreken, heeft de NMBS volgende plannen bekendgemaakt.

Tijdens weekdagen worden twee piekuurtreinen van Hasselt naar Genk geschrapt. Tijdens weekdagen worden drie piekuurtreinen van Genk naar Hasselt geschrapt. Beide schrappingen gaan in vanaf december 2023. Op zondag zal de L-trein tussen Hasselt en Mol elk uur rijden in plaats van om de twee uur. Ook in de omgekeerde richting zal dat het geval zijn. Dat gebeurt vanaf december 2024. De IC-trein tussen Hasselt en Antwerpen zal tijdens het weekend in beide richtingen versneld worden door de tussenstop in Aarschot af te schaffen, ook vanaf december 2024. Overigens is die tussenstop in de week al afgeschaft. ’s Morgens en ’s avonds komen er twee nieuwe piekuurtreinen tussen Hasselt en Mol, één in elke richting, vanaf december 2025.

De in de regeerverklaring opgenomen passage “het vervoersaanbod gevoelig uitbreiden” is niet wat we uit de vervoersplannen van de NMBS voor Limburg kunnen afleiden.

Erkent de minister dat het aantal treinen in Limburg op korte termijn zal dalen onder de nieuwe vervoersplannen van de NMBS? Zo ja, erkent de minister dat dit haaks staat op zijn geuite beleidsambities en de aangehaalde passage uit de regeerverklaring?

De nieuwe vervoersplannen van de NMBS moeten goedgekeurd worden in de ministerraad. Zal de minister actie ondernemen om de vervoersplannen van de NMBS voor Limburg nog bij te sturen? Zijn ze al goedgekeurd? Wordt er nog actie ondernomen?

Kan de minister duiden hoeveel treinreizigers gebruikmaken van de geschrapte piekuurtreinen tussen Hasselt en Genk? Hoeveel opstappers zijn er? Wat is de bezettingsgraad?

Kan en zal de minister de resultaten publiek delen van de door de NMBS uitgevoerde potentieelstudies die tot deze nieuwe vervoersplannen in Limburg hebben geleid?

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik dank u alvast voor uw interpellatie over het nieuwe vervoersplan 2023-2026 van de NMBS met een bijzondere focus op de provincie Limburg.

Naast de Spoorvisie 2040, de nieuwe contracten met de NMBS en Infrabel, en het plan Goederenvervoer is het nieuwe vervoersplan dat door de raad van bestuur van de NMBS werd goedgekeurd, opnieuw een belangrijke schakel in de ambitie van de regering om van het spoor de ruggengraat van onze mobiliteit te maken.

Het nieuwe vervoersplan bepaalt dat er meer treinen worden ingezet op vroegere en latere tijdstippen, zodat het aantal reizigers geleidelijk aan zal toenemen met 30 % voor alle categorieën van reizigers. In dat opzicht zullen er op weekbasis ruim 2.000 extra treinen worden ingelegd. De frequentie zal worden opgedreven in 175 stations. In 119 stations zullen de treinen later rijden op vrijdag en op zaterdag.

De NMBS en Infrabel hebben inderdaad de details van hun plannen per provincie aan hun stakeholders toegelicht tijdens hun gebruikelijke roadshows. Voor Limburg vond deze plaats op 25 april. Het klopt niet, zoals u stelt, dat het aantal treinen in Limburg op grond van het nieuwe vervoersplan zal dalen. Integendeel, uit de presentatie blijkt dat het totale treinaanbod in Limburg wel degelijk wordt versterkt.

Zoals de NMBS reeds liet weten, komt er in Limburg een beter treinaanbod in zeven stations. Tussen Hasselt en Mol komen er meer treinen, zowel op weekdagen als op zondagen. In het weekend zullen de reizigers tussen Hasselt en Antwerpen een kwartier sneller op hun bestemming zijn.

In Limburg wordt verder ook aan de stations gewerkt: in zes stations wordt de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit verbeterd. Het gaat daarbij om de verhoging van de perrons, de plaatsing van geleidelijnen voor slechtzienden of de installatie van liften. In drie stations worden ook de fietsparkings vernieuwd en uitgebreid.

Tot slot wil ik er u graag aan herinneren dat dit het meest ambitieuze vervoersplan ooit van de NMBS is, waarmee we over het hele land, in elke provincie, een mooi aanbod willen bieden aan de reizigers. Daarvoor zet ik mij elke dag hard in, een duidelijke breuk met het verleden. Dat geldt uiteraard evenzeer voor de provincie Limburg.

17.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik kan mij uiteraard helemaal niet vinden in uw antwoord.

Er worden hier algemene ambities vermeld, zoals de 2.000 extra treinen per week en de verhoging van het reizigersaantal met 30 % tegen 2032. U kunt wel specifiek voor Limburg beweren dat er meer stations worden aangedaan op de lijn tussen Hasselt en Mol, maar dat is enkel op zondagen en pas vanaf begin 2025. Bovendien zouden de piekuurtreinen die er in de week komen, er pas vanaf 2026 rijden. Er worden echter nu wel al treinen afgeschaft. Als ik dan de rekening maak, stel ik vast dat er 5 piekuurtreinen afgeschaft zullen worden: 2 en 3 tussen Hasselt-Genk en Genk-Hasselt, 5 dagen per week, dus dat zijn er 25 in totaal. We zullen echter, weliswaar pas een paar jaar later, op zondag elk uur een trein extra krijgen tussen Hasselt en Mol. De vraag is dan, in beide richtingen, of ze de trein van 21.38 uur nog zullen meetellen of niet. Gaat het dan over 14 of, in het beste geval, 16 treinen? Er gaan dus 25 treinen weg en er komen er een jaar later misschien 16 in de plaats. Nog een jaar later zouden er gedurende de week misschien ook nog bij komen.

Het treinaanbod wordt dus op korte termijn gewoon afgebouwd in Limburg, waar het al heel pover is. We hebben immers ook geen grensoverschrijdende verbindingen en we zitten zelf te klungelen met trambussen en minderwaardig vervoer in het Spartacusplan. U slaagt erin om in Limburg op korte termijn het vervoersaanbod per trein zowaar af te bouwen. Dat staat dus totaal haaks op de geuite ambities in het regeerakkoord en uw beleidsplannen.

Vandaar dien ik ook een motie in, overwegende wat ik net vertelde en het feit dat het spooraanbod in Limburg al bijzonder pover is. De nieuwe vervoersplannen van de NMBS staan ook haaks op uw beleidsintenties in de regeerverklaring. Er staat ook nog een aantal andere overwegingen in. Ik vraag de regering dan ook onmiddellijk het noodzakelijke overleg met de NMBS op te starten om de nieuwe vervoersplannen voor Limburg positief aan te passen. Ten tweede vraag ik om de ambitie uit het regeerakkoord om het vervoersaanbod per trein te verhogen, ook in Limburg op korte termijn te realiseren.

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 de mobiliteitsplannen van de regering om meer mensen aan te zetten tot het gebruik van de trein;

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om het spooraanbod gevoelig uit te breiden;
- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om in te zetten op multimodale en collectieve mobiliteit;
- overwegende dat de NMBS op korte termijn dagelijks 5 piekuurtreinen tussen Hasselt en Genk zal schrappen;
- overwegende dat de NMBS op lange termijn enkel op zondag enkele t-treinen tussen Hasselt en Mol zal toevoegen;
- overwegende dat de NMBS op nog langere termijn ook 2 piekuurtreinen 's morgens en 's avonds zal toevoegen tussen Hasselt en Mol;
- overwegende dat het schrappen van treinen een zekere uitvoerbare ingreep is;
- overwegende dat het toevoegen van treinen afhankelijk is van de beschikbare personeelscapaciteit en de beschikbaarheid van voldoende rollend materieel;
- overwegende dat het spooraanbod in Limburg al bijzonder pover is;
- overwegende dat de nieuwe vervoersplannen van de NMBS in Limburg volkomen haaks staan op de beleidsintenties van de minister en de regeerverklaring;
vraagt de regering
- onmiddellijk het noodzakelijke overleg met de NMBS op te starten om de nieuwe vervoersplannen voor Limburg in positieve zin aan te passen;
- de in het regeerakkoord opgenomen ambitie tot het verhogen van het vervoersaanbod per trein ook in Limburg te realiseren op korte termijn."

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 les plans de mobilité du gouvernement visant à inciter davantage de voyageurs à se déplacer en train;
- considérant les plans de mobilité du gouvernement visant à étendre sensiblement l'offre ferroviaire;
- considérant les plans de mobilité du gouvernement visant à investir dans la mobilité multimodale et collective;
- considérant qu'à court terme, la SNCB supprimera cinq trains de pointe par jour entre Hasselt et Genk;
- considérant qu'à long terme, la SNCB ajoutera quelques trains L entre Hasselt et Mol, seulement le dimanche;
- considérant qu'à plus long terme encore, la SNCB ajoutera également deux trains de pointe le matin et le soir entre Hasselt et Mol;
- considérant que la suppression de trains est une opération certaine et réalisable;
- considérant que l'ajout de trains est fonction du personnel et du matériel roulant disponibles;
- considérant que l'offre ferroviaire dans le Limbourg est déjà particulièrement médiocre;
- considérant que les nouveaux plans de transport de la SNCB dans le Limbourg sont en totale contradiction avec les intentions politiques du ministre et avec la déclaration gouvernementale;
demande au gouvernement
- d'engager immédiatement le dialogue qui s'impose avec la SNCB afin de modifier positivement les nouveaux plans de transport pour le Limbourg;
- de réaliser, à court terme, l'objectif mentionné dans l'accord de gouvernement et visant à augmenter l'offre de transport ferroviaire dans le Limbourg également."

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

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

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55035923C, 55036639C en 55036754C van de heer De Spiegeleer worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 55035963C van de heer Troosters wordt op zijn verzoek geschrapt.

18 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cashbetalingen op de trein" (55035967C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cashbetalingen aan boord van de trein" (55036177C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Contante betalingen aan boord van de trein" (55036137C)
18 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les paiements en espèces dans les trains" (55035967C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les paiements en espèces à bord des trains" (55036177C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paiement au comptant à bord des trains" (55036137C)

18.01 Frank Troosters (VB): *De NMBS besliste recente geen cash betalingen meer te aanvaarden op de trein. Een beslissing die ingaat tegen de voornemens die de Vivaldi-regering maakte in haar regeerverklaring.*
In zijn antwoord op mondelinge vragen die hem gesteld werden tijdens de plenaire vergadering van 13 april jl. stelde vicepremier en minister van economie Dermagne dat hij opnieuw wil proberen om handelaars te verplichten om cash betalingen te aanvaarden.
Heeft de minister kennis genomen van de uitspraken van zijn collega?
Onderschrijft de minister de opinie van zijn collega?
Zal de minister initiatieven nemen om cash betalingen op de trein terug mogelijk te maken? Zo ja, op welke wijze? Zo neen, waarom niet?

18.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, voor ons blijft dit een belangrijk thema. Vanaf 1 mei is de cashbetaling aan boord verboden. De NMBS haalt deze maatregel aan als noodzakelijk en veiliger, terwijl het personeel de maatregel helemaal niet ziet zitten en vreest voor meer agressie. De minister uitte zich al als voorstander van deze maatregel. Minister van Werk Dermagne heeft ondertussen een wetsontwerp klaar om handelaars te verplichten opnieuw contante betalingen te ontvangen. Minister Dermagne verklaarde dat ook al eerder tijdens de plenaire vergadering.

Welk standpunt verdedigt u vandaag? Dat van de NMBS, dat contante betalingen onmogelijk maakt? Of het standpunt van het personeel en de vakbonden? Of het standpunt van minister Dermagne? Zal de NMBS haar beslissing inzake contante betalingen aan boord herbekijken?

18.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, we hebben het er reeds uitgebreid over gehad tijdens de commissievergadering van 28 maart 2023. Ik herhaal wat ik toen zei.

Het principe blijft gelden dat reizigers hun vervoersbewijs aankopen voor het instappen op de trein. Cash betalen blijft daarbij mogelijk, maar enkel in de stations. Wanneer een passagier na het opstappen geen betaalmiddel heeft, kan de begeleider deze persoon later laten betalen, tegen hetzelfde tarief als aan boord, door middel van een slip die aan de passagier wordt overhandigd.

De passagier kan dit bedrag dan betalen via andere verkoopkanalen, zoals loketten of automaten, waar een betaling met contant geld steeds mogelijk is.

Ik zal bijzondere aandacht blijven schenken aan de kwaliteit van de door de NMBS geleverde diensten, alsook aan de evaluatie van dit systeem.

18.04 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister. Ook voor mij is dit een belangrijk thema, mevrouw Vindevoghel. Het is niet omdat ik de vraag niet mondeling stel, dat ze niet belangrijk zou zijn.

Wat ons betreft, is het een belangrijke zaak dat er wel degelijk contant betaald kan worden op de trein. Het staat immers haaks op wat er in de regeringsverklaring is opgenomen, met name dat betalingen te allen tijde mogelijk zouden moeten zijn.

Het staat ook haaks op wat uw collega, minister Dermagne, verteld heeft. Tijdens de plenaire vergadering van 13 april 2023 haalde hij aan dat hij voorstander is van het behoud van de mogelijkheid om contant te betalen. Daarom vind ik het jammer dit te horen. Ik had gehoopt op een bijsturing in die zin en dat de regering hierover op dezelfde lijn zou zitten. Maar blijkbaar is dat niet het geval en moet er achteraf dan maar een betaling plaatsvinden.

Ik betreur dus ten zeerste dat contante betalingen op de trein zelf niet mogelijk zijn.

18.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ook wij vinden dat niet oké. De overheid legt zelfstandigen op ervoor te zorgen dat klanten bij hen cash kunnen betalen, maar in een overheidsbedrijf van diezelfde overheid zijn de klanten verplicht om cashloos te betalen, aangezien contant betalen op de trein niet meer kan. Dat is een absurde situatie. De dag waarop de NMBS beslist dat openbaar vervoer gratis wordt, is het voor ons in orde, maar zolang dat niet het geval is, meen ik dat mensen nog altijd cash moeten kunnen betalen. Vorige week zag ik in die context nog een situatie op de trein. Niet cash kunnen betalen zorgt voor conflicten. Dat is geen goede oplossing.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

19 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijkomende uitgaven en ontvangsten voor de FOD Mobiliteit" (55035973C)
19 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dépenses et les recettes supplémentaires pour le SPF Mobilité" (55035973C)

19.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

In het licht van de recente begrotingscontrole werd gesteld dat eventuele bijkomende meeruitgaven voor de FOD Mobiliteit volledig gecompenseerd dienden te worden door bijkomende ontvangsten te genereren. Voorstellen daarover dienen de administratieve en begrotingscontrole te doorlopen.

Structurele uitgaven kunnen dus enkel gefinancierd worden met zekere en structurele ontvangsten.

Erkent de minister de beperkt beschikbare budgettaire ruimte zoals in de vraagstelling geschetst?
Welke mogelijkheden ziet de minister om concrete en structurele meerontvangsten te realiseren? (maatregel & budgettaire impact)
Welke mogelijke meeruitgaven/beleidsmaatregelen wil de minister daarmee realiseren?
Welke andere mogelijkheden ziet de minister om toch bijkomende budgettaire beleidsruimte te creëren?

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Een sterke en efficiënte administratie is essentieel voor de uitvoering van de opdrachten van een openbare dienst. Daarom wil ik de analyse- en controletaak van de FOD Mobiliteit versterken. Deze ambitie komt tot uiting in het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS, zoals bij de vaststelling van de vervoersplannen van de NMBS. Concreet werk ik aan het vrijmaken van de noodzakelijke middelen voor de FOD Mobiliteit om de bijkomende opdrachten die de regering hem toevertrouwt uit te voeren. Voorts analyseren wij de verschillende mogelijkheden om eventuele nieuwe inkomsten te verwerven om dat te financieren.

19.03 **Frank Troosters** (VB): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Mijn vraag had eigenlijk betrekking op die bijkomende mogelijkheden. Ze komt voort uit wat ik terugvind in de notificaties van de recente begrotingscontrole. Daar lees ik dat u behoorlijk aan banden gelegd wordt: de middelen zijn zeer beperkt, alle uitgaven zullen zeer goed verantwoord moeten worden en u zult zelf voor de inkomsten moeten zorgen voor uw bijkomende uitgaven. Uw beleidsruimte is dus duidelijk heel beperkt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

20 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Dieseltreinen in het station Antwerpen-Centraal" (55036004C)
20 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains diesel dans la gare d'Anvers-Central" (55036004C)

20.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uit een antwoord op een schriftelijke vraag die ik stelde over de aanwezigheid van dieseltreinen in het gesloten station van Antwerpen-Centraal blijkt dat er tijdens weekdagen dagelijks 9 dieseltreinen in het station aankomen die na een stilstand van 18 minuten, zonder vertraging en in het beste geval dus, opnieuw vertrekken. Op weekenddagen gaat het zelfs om 18 dieseltreinen per dag, dat is dus het dubbele. Opvallend daarbij is dat die dieseltreinen tijdens hun stilstand niet kunnen worden uitgeschakeld. Dat bevestigde u ook in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag.

Op weekdagen stoot de NMBS dus dagelijks gedurende 2 uur en 42 minuten ongeremd CO_2 uit, vertragingen niet meegeteld, met draaiende dieselmotoren in een gesloten station waar mensen werken of de trein nemen. Op weekenddagen loopt dit op tot 6 uur.

Op welke wijze vindt u dat deze situatie past in de klimaatambitie om de CO_2-uitstoot te beperken?

Op welke wijze kunt u de bovenstaande situatie verantwoorden met het oog op de gezondheid van treinreizigers en spoorwegpersoneel aanwezig in het station van Antwerpen-Centraal?

Zult u maatregelen nemen om de aanwezigheid van en de CO_2-uitstoot door dieseltreinen in alle gesloten stations te beperken of te verbieden? Zo ja, wanneer en hoe? Zo niet, waarom niet?

20.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, het rollend materieel dat wordt ingezet voor het reizigersvervoer in België bestaat al voor 95 % uit elektrische treinen. Zoals al vaker gezegd, is België koploper op dat vlak. Voorts werken wij aan de verdere elektrificatie van het net. Momenteel is dus nog een minimaal deel van het spoornet niet geëlektrificeerd. Dieseltreinen zijn momenteel het enige alternatief voor die spoorlijnen. Deze dieseltreinen hebben bovendien een minder grote milieu-impact dan alle wagens die dagelijks op de Antwerpse ring rijden of stilstaan.

De huidige dieseltreinen zullen geleidelijk aan buiten dienst worden gesteld vanaf 2032, na 40 jaar dienst. Op dat ogenblik zullen ze vervangen worden door elektrische treinen of door batterijtreinen. Wat de stilstand van deze treinen gedurende wachtmomenten in stations zoals Antwerpen-Centraal betreft, heb ik aan de NMBS gevraagd te onderzoeken welke maatregelen zij eventueel kan nemen om de CO_2-uitstoot en de vervuiling in deze gevallen te beperken.

20.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik ben wat verbaasd. Uw laatste zin was veelbelovend en daarom wachtte ik nog even in de veronderstelling dat er nog een vervolg kwam in uw antwoord, maar er kwam niets meer. Uw antwoord op mijn vraag is tweemaal negatief, zowel voor de CO_2-uitstoot als voor het gezondheidsbestek. Eigenlijk gebeurt er helemaal niets. Terwijl alle burgers in de richting van emissievrije wagens worden gedreven – de CO_2-uitstoot moet immers overal worden teruggedrongen – worden in een gesloten station volop dieseluitlaatgassen de lucht ingeblazen. De aanwezigen moeten dat gedurende zes uren tijdens een weekenddag inademen. Sommigen onder hen hebben aan mij gesignaleerd dat ze daar hoofdpijn van krijgen en dat ze zich daar niet goed bij voelen. Er wordt echter niets aan gedaan. U maakt dan een kromme vergelijking met auto's op de ring die ook CO_2 uitstoten, maar dat heeft niets te maken met wat er in het station van Antwerpen gebeurt. Bovendien is dat niet het enige gesloten station.

Uw bedroevend antwoord heeft mij dus erg ontgoocheld. Ik zal u een tip geven. Ik weet niet of die bruikbaar is, maar misschien luistert de NMBS mee. Een van de mensen heeft mij aangeraden om te onderzoeken of de treinen niet op perron B zouden kunnen worden gezet. Daar zou de CO_2 wel vlotter naar buiten kunnen. Ik hoop dat daarvoor zeer snel een oplossing gevonden wordt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

21 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaling van het treinaanbod in de provincie Antwerpen" (55036013C)
21 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction de l'offre de trains dans la province d'Anvers" (55036013C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik snijd geen nieuw onderwerp aan, helaas. Wanneer zullen de treinen, die al meer dan een jaar structureel geschrapt worden, opnieuw rijden?

Hoe worden de reizigers gecompenseerd?

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, de NMBS en ik zijn ons ten zeerste bewust van de uitdagingen waarvoor de treinreizigers in de Antwerpse regio gesteld worden.

Zoals wij hier al vaker besproken hebben, zijn er massale aanwervingen van treinbegeleiders gepland. Het doel voor dit jaar is 1.600 aanwervingen. Zeker de helft daarvan is reeds gerealiseerd, meer dan 800.

De cijfers zijn bemoedigend en goed nieuws voor de dienstverlening, ook in Antwerpen. De nieuwe medewerkers stromen geleidelijk in als treinbegeleider, waardoor de tekorten in grote mate weggewerkt zullen zijn.

Het vervoersplan wordt opnieuw opgeschaald wanneer het absenteïsme voldoende gedaald is. De evolutie is alleszins positief. Ik volg ze samen met de NMBS continu op. Ik kan op het ogenblik echter geen vaste datum geven; ik wil alvast dat dat zo vlug mogelijk gebeurt.

De NMBS voorziet niet in een bijkomende compensatie, maar reizigers kunnen uiteraard gebruikmaken van de normale compensatieregeling.

21.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik besef dat ik in herhaling val met mijn vragen, maar ik hoor nu al meer dan een jaar dat de aanwervingen op een goede manier verlopen en dat er nieuwe mensen instromen. Toch wordt al langer dan een jaar het treinaanbod niet hersteld.

Het is goed dat het absenteïsme daalt, maar nog niet goed genoeg, blijkbaar. Ik weet niet of u daarover cijfers kunt geven?

Wat de compensaties betreft, als mensen een jaarabonnement kopen op basis van een aanbod en dat niet wordt gerealiseerd, zou een tegemoetkoming er spontaan moeten komen, zo lijkt mij, dan dat die reizigers een beroep moeten doen op een compensatieregeling die er vooral op gericht is vertragingen of schrappingen te compenseren en niet een structureel verminderd aanbod. Ik meen dat een beter antwoord mogelijk zou moeten zijn.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

22 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De organisatie van de werken aan spoorlijn 12 met veel treinloze weekends tot gevolg" (55036017C)
22 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'organisation des travaux sur la ligne ferroviaire 12 impliquant de nombreux week-ends sans trains" (55036017C)

22.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, op spoorlijn 12 tussen Antwerpen en Essen reden het voorbije lange weekend van vier dagen opnieuw geen treinen. Hetzelfde geldt voor het komende lange weekend van drie dagen. Dat is niet de eerste keer. In 2022 waren er immers al meer dan twintig weekends zonder treinen. Voor 2023 ziet het ernaar uit dat er nog eens minstens zestien weekends geen treinen zullen rijden, waaronder dus een aantal lange weekends.

Er rijzen veel vragen over de organisatie van die werkzaamheden. Kan er niet meer tegelijk worden gewerkt tijdens de treinloze weekends? Ware het niet beter geweest om zich te concentreren op één week, zoals een vakantieweek? In elk geval is er veel hinder.

Ik verwijs verder naar de schriftelijk ingediende vragen.

22.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, TUC RAIL vernieuwt inderdaad in opdracht van Infrabel de bovenleiding van lijn 12 tussen Antwerpen-Noord, Noorderdokken en Ekeren. Ook worden sanerings- en vernieuwingswerken aan overwegen en de bovenleiding uitgevoerd. Het gaat voor een groot deel om mobiele werven, dus er wordt niet steeds op dezelfde plaats gewerkt. Die werken zijn noodzakelijk, omdat de bovenleiding op het einde van zijn levensduur zit en dus voor hinder zou kunnen zorgen. Er wordt een maximum aan werken gecombineerd tijdens de voorziene weekends om de gevolgen voor de reizigers maximaal te beperken.

Soms zijn spooronderbrekingen noodzakelijk, met name om de veiligheid te garanderen van het personeel dat die werken uitvoert. Infrabel maximaliseert systematisch de werkzaamheden tijdens die spooronderbrekingen om ze optimaal te benutten en de hinder voor reizigers zoveel mogelijk te beperken.

Het treinverkeer tussen Antwerpen en Essen wordt gedurende enkele weken onderbroken. De precieze data zal ik u op papier meedelen. Ik geef u graag schriftelijk een volledige planning van de volgende werken die zullen worden uitgevoerd.

De spoorwegmaatschappijen hebben daarover al gecommuniceerd en zullen dat in de komende weken blijven doen om de reizigers zo goed mogelijk te informeren over de situatie, met specifieke aandacht voor een goede signalisatie van de alternatieve vertrekplaatsen.

De NMBS werkt een alternatief vervoersplan uit om de hinder voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken. De gedetailleerde info hierover is later te vinden op de routeplanner op de NMBS-website. Ik erken zonder probleem dat de situatie op lijn 12 niet erg comfortabel is voor de treinreizigers. Maar ik herhaal dat deze werken nodig zijn en dat Infrabel en de NMBS niet veel andere keuzes hebben.

22.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, uw antwoord bevat voor mij weinig nieuws. Het is vooral frustrerend dat de werken in drie keer werden aangekondigd. Ik weet dat er werken moeten gebeuren en dat dat niet kan zonder hinder. Ik ken de exacte cijfers niet meer, maar eerst werd er aangekondigd dat er tien weekends zou gewerkt worden. Later kwamen daar acht weekends bij. En in derde instantie kwamen er nog eens twaalf weekends bij.

Dat is erg frustrerend voor de reiziger. De eerste keer kan hij daarmee leven. De tweede keer vraagt hij zich af hoe het mogelijk is, omdat er al werken gedaan zijn. De derde aankondiging vindt hij onbegrijpelijk. Daartegen komen de reizigers en de lokale besturen nu in verzet.

Ik had ook expliciet gevraagd of dit de laatste reeks werken is. Daarop hebt u geen antwoord gegeven. Ik hoop dat het nu eindigt en dat we voor enkele jaren gerust zijn, zodat er op een kwalitatieve manier spoorverkeer georganiseerd kan worden.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

23 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van (betalende) stationparkings voor personen met een beperking" (55036025C)
23 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité aux parkings de gare (payants) pour les personnes en situation de handicap" (55036025C)

23.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, heel veel lokale besturen die betalend parkeren organiseren op het openbare domein, stellen gratis parkeerplaatsen ter beschikking aan personen met

een handicap die dikwijls ook geen andere keuze hebben dan met de auto te rijden. Bij de NMBS lijkt dat een ander verhaal. Er is het voorbeeld van het station in Herentals, waar de betalende parking ook betalend zou zijn voor personen met een beperking. Dat is niet te aanvaarden. We moeten er echt een punt van maken dat personen met een beperking gratis hun wagen kunnen stallen aan een station. Die vraag wens ik aan u voor te leggen.

23.02 Minister **Georges Gilkinet** : Mijnheer Van den Bergh, de NMBS laat mij weten dat zij de wettelijke verplichtingen naleeft en bij de bouw of herinrichting van de door haar beheerde parkings steeds de nodige parkeerplaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit ter beschikking stelt. De ruimtelijke normen en het aantal plaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit verschillen echter van gewest tot gewest, aangezien dit door de gewestelijke overheden wordt bepaald.

De NMBS ziet erop toe dat personen met een beperkte mobiliteit over een parkeerplaats beschikken die zo dicht mogelijk bij de perrons ligt. Deze plaatsen zijn betalend, net zoals de andere parkeerplaatsen, weliswaar met een voorkeurtarief voor treinreizigers. De NMBS laat mij weten dat dit overigens niets heeft te maken met inkomsten, wel met technische redenen. Bij bijna alle stationsparkings met toegangscontrole liggen de plaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit binnen de afgesloten zone en zijn deze dus betalend.

Dit is niet het geval in Herentals – goed nieuws –, waar de door de NMBS aan de stad voorgestelde oplossing erin bestaat om in plaatsen voor personen met een beperkte mobiliteit te voorzien buiten de afgesloten zone van de betaalparking maar dicht bij het station zelf.

23.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, dat laatste element lijkt in elk geval positief nieuws te zijn.

U begint uw antwoord met: "De NMBS laat mij weten dat…" Ik meen echter dat dit een principiële vraag is. Gaan wij personen met een beperkte mobiliteit laten betalen voor een parkeerplaats aan het station? Die vraag verdient een politiek antwoord, dus ook van u in uw functie als minister. Ik denk dat daarover nog eens goed moet worden nagedacht.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 55036070C et n° 55036076C de Mme Chanelle Bonaventure sont reportées. Les questions n° 55036084C, n° 55036085C et n° 55036086C de M. Georges Dallemagne et la question n° 55036099C de M. Khalil Aouasti sont transformées en questions écrites.

24 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatierustdagen van het NMBS-personeel" (55036158C)
24 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de congé de compensation du personnel de la SNCB" (55036158C)

24.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie.

Nadat het door de sociale inspectie op de vingers getikt werd, kreeg de NMBS tot midden 2024 de tijd om het groot aantal compensatierustdagen bij het personeel weg te werken.

Wat is de huidige stand van zaken m.b.t. het wegwerken van de openstaande compensatierustdagen bij het NMBS-personeel? Hoeveel compensatierustdagen staan op dit ogenblik nog open? Zal de bovenvermelde doelstelling gehaald worden? Zo neen, waarom niet? Welke eventueel bijkomende maatregelen zullen desnoods genomen worden?

24.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de sociale inspectie heeft de NMBS gevraagd om de achterstallige compensatierustdagen van het verleden tot en met 31 december 2021 weg te werken tegen midden 2024 of ze op dat ogenblik uit te betalen.

Het initiële saldo aan achterstallige compensatierustdagen eind 2021 bedroeg 98.526 dagen. Door uitbetaling op vrijwillige basis en recuperatie in tijd is dat saldo al bijgewerkt tot 36.111 dagen. Dat betekent dat al 63 % van de achterstand is weggewerkt. De NMBS zit dus op het goede spoor.

24.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, er moet nog altijd een grote achterstand worden weggewerkt, maar de NMBS heeft al een aanzienlijke inspanning geleverd. Ik hoop dat ze die doortrekt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

25 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De naleving van de taalwetgeving door de NMBS" (55036159C)
25 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect de la législation linguistique par la SNCB" (55036159C)

25.01 **Frank Troosters** (VB): *In het verleden vatte ik de minister al meermaals over het niet respecteren van de taalwetgeving binnen de NMBS en over de oververtegenwoordiging van Franstaligen binnen het personeelskader van de NMBS.*

In de trein (1538) van Genk naar Blankenberge werd bij het binnenrijden van het station van Gent de aankomst in het Frans vermeld op de informatieschermen in de trein. Ook de aankondiging die in de trein werd omgeroepen gebeurde in beide landstalen.

Op welke wijze oefent men actief controle uit op het respecteren van de taalwetgeving binnen de NMBS?
Welke maatregelen zijn voorzien opdat de taalwetgeving binnen de NMBS wordt gerespecteerd?
Welke bijkomende maatregelen zijn er volgens de minister nog mogelijk om het respecteren van de taalwetgeving intensief te implementeren bij de NMBS?
Is de minister zich bewust van het feit dat het niet naleven van de taalwetgeving binnen de NMBS tot een negatieve reiservaring bij de treinreizigers kan leiden, en dus een averechts effect op de doelstelling om meer mensen naar de trein te leiden?

25.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, als overheidsbedrijf is de NMBS onderworpen aan de bepalingen in de wetten van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken. Het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht laat enkele afwijkingen toe.

De NMBS wil de reiziger centraal stellen en wil haar reizigers correct kunnen informeren in beide talen, met name voor toeristische bestemmingen. In dat opzicht is de huidige regelgeving onvoldoende klantgericht. De NMBS en ikzelf betreuren dan ook dat de Vaste Commissie voor Taaltoezicht de regelgeving zodanig strikt interpreteert dat dit het correct informeren van de reizigers in de weg staat. Als we de trein een centrale plaats in ons vervoersmodel willen geven, dringt een soepelere en klantgerichtere interpretatie zich op. Het Raadgevend Comité van de treinreizigers volgt ons daarin.

25.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, de bepalingen inzake het gebruik van de talen moeten gerespecteerd worden. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht laat inderdaad een beperkt aantal afwijkingen toe, maar deze heeft ook al bij herhaling de NMBS gehoord wegens inbreuken.

Dat er een correct gebruik moet zijn en dat het soepel moet verlopen is allemaal waar, maar als een trein over een zuiver Vlaams traject rijdt, van Brussel naar de kust, en er bij het binnenrijden van Gent mededelingen in het Frans verschijnen en aankondigingen in het Frans worden gedaan, dan lijkt dit mij heel weinig met het correct informeren van de reizigers te maken te hebben.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

26 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdwijnen van het voordeeltarief voor senioren bij de NMBS" (55036324C)
26 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La disparition du tarif réduit de la SNCB pour les personnes de plus de 65 ans" (55036324C)

26.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Geachte, vandaag kunnen senioren in België genieten van een tariefverlaging bij het kopen van een treinticket bij de NMBS. Senioren zijn over algemeen heel erg tevreden over het gebruik van hun 'Seniorenbiljet'. Het is een eenvoudige en gebruiksvriendelijke manierom zich te verplaatsen. Het geeft onze ouderen de vrijheid om ook meteen lager inkomen, hun pensioen dus, zich nog te verplaatsen met de trein. De manier van reizen die we allemaal aanmoedigen in deze Kamercommissie.*

De NMBS wil afstappen van deze vaste prijzenformules en overgaan tot flexibele tarieven op basis van de treinbezetting. Men wil dus hogere tarieven voor het spitsreizen. Nochtans het seniorenbiljet verbiedt vandaag al treinreizen voor 9 u 's morgens. Een 65-plusser die voor 9 u wil treinen moet vandaag al extrabetalen. Welk probleem lossen we hiermee dan op?

Onze senioren maken zich zorgen: zij willen het huidige Seniorentarief behouden zien. Dat tarief is namelijk een vast tarief los van de afstand en geeft dus zekerheid aan iedereen. Er loopt dan ook een succesvolle petitie voor het behouden van de Seniorentickets.

Onze vragen:

Hoever staat de NMBS met de plannen om jongeren- en seniorentickets af te schaffen? Gaan zedit doen in de loop van 2024? Waarom wil de NMBS af van die voordeelformules?
Werden er tot op vandaag reizigersorganisaties betrokken bij de ontwikkeling van nieuwe tariefformules?
Kunt u garanderen dat de nieuwe formules goedkoper zullen zijn voor de treinreizigers dan de huidige?

26.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, u stelt een zeer actuele vraag, want vanmorgen heeft u in deze commissie een hoorzitting gehad over de toekomstige tarieven van de NMBS.

Zoals ik reeds heb uitgelegd, zijn de principes van de nieuwe tariefstructuren als volgt: er komen aanzienlijke en cumulatieve kortingen voor jongeren tot 26 jaar, voor senioren, in de daluren en voor kleine groepen. Deze principes zullen worden aangevuld met commerciële initiatieven van de NMBS die door de raad van bestuur moeten worden gevalideerd, met name de voordeelkaarten en – zeer belangrijk – een maximumprijs voor lange afstanden.

Er zijn geen plannen om deze voordelige tarieven voor jongeren en senioren af te schaffen, zoals u foutief aanhaalt. Wel integendeel, door de verbeteringen bij het tijdstip van vertrek gaat het systeem er net op verbeteren.

Ter herinnering, in het openbaredienstcontract is bepaald dat de nieuwe tariefstructuren in werking treden binnen 26 maanden na ondertekening van het contract in december. Deze termijn is nodig omdat er voorbereidende werkzaamheden moeten gebeuren, met name aan de door de NMBS gebruikte software.

Het betreft hier dus een *work in progress* waarvan ik het principe heb uiteengezet. Zoals eerder gezegd, zijn de reizigers de winnaar met het nieuwe tariefbeleid, vooral jongeren en ouderen. Voor lange afstanden komt er, zoals gezegd, een maximumprijs. Voor korte afstanden wordt de prijs bepaald in functie van de afstand en wordt een fikse korting toegepast, met een korting erbovenop in de daluren.

De trein nemen wordt hierdoor dus net voordeliger en dat past in de ambitie van de regering om het reizigersaandeel met 30 % te verhogen conform het regeerakkoord, de Spoorvisie 2040 en het nieuwe openbaredienstcontract.

26.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de nieuwe tariefformules die wij deze morgen hebben gehoord van de NMBS, lijken volgens mij uitgewerkt door een consultancybureau. Wij zouden liever hebben dat er meer inspraak is van de reizigersorganisaties. Ook de Gezinsbond had toch vrij veel kritiek op hetgeen nu op tafel ligt. Voor ons is het belangrijk dat er goede, kwalitatieve en betaalbare tickets zijn en wij vrezen dat dat niet het geval is met het voorstel van de NMBS dat nu op tafel ligt. Ik zeg het nog eens: in het Zwitserse model – u bent er zelf voorstander van – heeft 30 % van de bevolking recht op een voordelige korting van 50 %. Die richting moeten wij uitgaan. Zo is het simpel en kunnen meer mensen goedkope tarieven genieten, wat niet het geval is met het huidige voorstel van de NMBS.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

27 Samengevoegde vragen van
- Steven De Vuyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan treinen tussen Gent en Lokeren" (55036325C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bediening van het station Gentbrugge" (55036336C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan treinen tussen Gent en Lokeren" (55036834C)
27 Questions jointes de
- Steven De Vuyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains entre Gand et Lokeren" (55036325C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La desserte de la gare de Gentbrugge" (55036336C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre ferroviaire insuffisante entre Gand et Lokeren" (55036834C)

De **voorzitter**: De heer De Vuyst is afwezig.

27.01 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, Gentbrugge is een mooie deelgemeente van het mooie Gent en is gezegend met een station waar op weekdagen toch 447 reizigers per dag opstappen. Het is dus een belangrijke pendelplaats voor Gentenaars die in Brussel of elders werken en daar de trein nemen om in Gent-Sint-Pieters over te stappen op een IC-trein. Toch bestaat er altijd ongerustheid over de toekomst van het station. In het verleden wou de voorganger van mevrouw Dutordoir, de heer Cornu, daar treinen schrappen. Dan werd een festival georganiseerd en hebben we dat kunnen tegenhouden. In de afgelopen periode werd ook een S-trein tussen Gent en Lokeren wegens aanhoudende personeelstekorten geschrapt.

Mijnheer de minister, wat is de visie van de NMBS op de toekomst van het station van Gentbrugge? Kunnen de pendelaars erop rekenen dat er ook in de komende jaren minstens twee treinen per uur zullen stoppen? Staan er investeringen in dat station op de planning? We hebben vanmorgen van de directeur marketing nog gehoord dat de toekomst ligt in urbaan en suburbaan treinverkeer. Wel, het station van Gentbrugge is suburbaan. Het is een belangrijke schakel tussen Gent en omstreken. Vandaar mijn vraag.

27.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijn collega heeft gelijk, Gent is een mooie stad.

De **voorzitter**: Ik ben het ook eens met u beiden.

27.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Door een gebrek aan personeel rijdt de S-trein tussen Gent en Lokeren al twee maanden niet meer. Dat heeft heel wat gevolgen voor de pendelaars in Gentbrugge en dat station wordt veel gebruikt. Er stopt immers momenteel nog maar een trein per uur in het station, terwijl het er voordien twee per uur waren. Dat is dus een halvering. Het was wel de bedoeling dat de trein tussen Gent en Lokeren opnieuw zou rijden.

Wanneer kunnen de reizigers tussen Lokeren en Gent opnieuw rekenen op een optimale dienstverlening van de NMBS? Wanneer zal het personeelskader voldoende opgevuld zijn om dat mogelijk te maken?

Kunnen de reizigers die gebruikmaken van het station Gentbrugge, nog rekenen op de NMBS? De toestand van het station en de dienstverlening aldaar laten immers fors te wensen over.

27.04 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, bedankt voor uw verschillende vragen over de lijn Gent-Lokeren en de bediening van het station Gentbrugge.

Ten eerste, de NMBS bevestigt dat de S53-trein tussen Lokeren en Gent-Sint-Pieters opnieuw rijdt sinds maandag 15 mei. Dat is dus goed nieuws, mijnheer Vandenbroucke.

Ten tweede, het station van Gentbrugge wordt bediend door de S51-trein Eeklo – Gent – Ronse en de S53-trein Lokeren – Gent-Sint-Pieters. In het vervoersplan 2023-2026, dat nu op tafel ligt, zal de NMBS de twee verbindingen blijven aanbieden.

Ten derde, wat de personeelsbezetting op de lijn betreft, er wordt, zoals ik al eerder zei, vaart gemaakt met de aanwerving van bijkomend personeel, en dat in alle regio's. Dat is dus ook ten voordele van de verbinding Gent-Lokeren.

Ten vierde, de NMBS heeft haar toekomstige investeringen in de stations toegelicht tijdens de roadshow van 5 mei, waarop u aanwezig was, mijnheer Vandenbroucke. Het station van Gentbrugge staat niet op die lijst. Het liefst zou ik samen met de NMBS en Infrabel alle stations meteen aanpakken, maar er moeten nu eenmaal keuzes worden gemaakt en er moet progressief worden gewerkt.

27.05 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Dank u, mijnheer de minister, voor de bevestiging van wat ik maandag heb opgemerkt, namelijk dat de trein tussen Gent en Lokeren opnieuw rijdt.

Ondertussen was er de roadshow over het vervoersplan. Ook al komt er geen extra aanbod voor Gentbrugge, het is alvast toe te juichen dat het bestaande aanbod op peil blijft. Samen met de inwoners van Gentbrugge kijk ik uit naar een toekomst met nog meer treinen aldaar.

27.06 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik ben blij dat de trein opnieuw rijdt, maar ik wil toch nog iets kwijt over het personeelstekort. Ik nam afgelopen maandag deel aan de vakbondsactie, waar ik toevallig de heer Lejeune van de CGSP ontmoette, die me duidelijk maakte dat we ons nog steeds in een zeer moeilijke situatie bevinden met het personeelsbestand. Het aantal nieuwe medewerkers wordt vooralsnog tenietgedaan door het aantal vertrekkers, wat de aanwervingen herleidt tot een nuloperatie. Het is een veeg teken als bij een bedrijf veel mensen vertrekken, en dan heb ik het niet over wie met pensioen gaat, maar wel degelijk over personeelsleden die vertrekken wegens de slechte werkomstandigheden. De NMBS maakt als overheidsbedrijf op dat vlak een slechte beurt en het is dweilen met de kraan open: men kan wel aanwerven, maar als er medewerkers blijven vertrekken, haalt dat weinig uit.

Ik zou u dan toch nog eens willen oproepen om werk te maken van goede arbeidsomstandigheden, mijnheer de minister, opdat meer werknemers bij dat mooie vervoersbedrijf willen blijven werken.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

28 Samengevoegde vragen van
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de wegcode" (55036349C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe wegcode" (55036368C)
28 Questions jointes de
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du code de la route" (55036349C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau code de la route" (55036368C)

28.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, omdat ik vorige woensdag geen antwoord op mijn vragen heb gekregen, stel ik ze vandaag opnieuw.

Zal er nog in deze maand mei, zoals was aangekondigd, een globaal ontwerp van nieuwe wegcode aan de Raad van State voorgelegd worden? Of gaat het slechts om punctuele aanpassingen?

Begin 2023 zou de ambtelijke werkgroep voor de hervorming van de wegcode zijn teksten finaliseren. Heeft die werkgroep zijn werkzaamheden intussen afgerond? Indien niet, wanneer zal dat gebeuren?

Is er al een globaal ontwerp van nieuwe wegcode voor advies aan de gewesten bezorgd? Indien niet, wanneer zal dat eindelijk gebeuren?

28.02 Frank Troosters (VB): De aanleiding voor mijn vraag is het feit dat verschillende groepen wielertoeristen in Vlaams-Brabant door de politie tegengehouden werden en dat de fietsers daarbij elk een boete van 63 euro kregen. De reden daarvoor was dat ze in een groep van minder dan 15 fietsers op de openbare weg reden in plaats van op het fietspad, zoals de wegcode voorschrijft. De politieactie kwam er nadat er de voorbije maanden voorafgaand gewaarschuwd was voor boetes.

Toen dat in de pers verscheen, kondigde de minister in een reactie aan te werken aan een hervorming van de wegcode (iets wat we al heel lang horen) waarbij het toegelaten zal zijn al met een groep van 10 fietsers op de rijbaan te rijden. Zo luidde het in de pers. Verder zou er ook gesleuteld worden aan de definiëring van begaanbare fietspaden, waarbij het niet enkel zal gaan over gaten in de weg of over een fietspad in slechte staat, maar ook over dode bladeren of losse aarde op een fietspad.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot het invoeren van de hervormde wegcode?

Zullen de daarnet aangehaalde aanpassingen deel uitmaken van een globale herziening van de wegcode of zullen ze apart worden aangepast? Indien dat laatste het geval is, pleegt u dan voorafgaand overleg hierover met de gewesten?

28.03 Minister **Georges Gilkinet**: Na een jarenlange impasse is de hervorming van de wegcode mooi op weg om te worden voltooid. In 2022 heb ik samen met mijn regionale collega's overeenstemming bereikt over een creatieve methode om deze hervorming, die in het slop was geraakt, vlot te trekken: een federale tekst, namelijk de toekomstige wegcode, en drie regionale teksten die tegelijk aan de Raad van State zullen worden voorgelegd.

De voorbije maanden hebben onze kabinetten en administraties doelmatig gewerkt om deze hervorming tot een goed einde te brengen. De opmaak van de federale tekst, die een voorwaarde vormt voor de opmaak van de regionale teksten, is zo goed als afgerond. De tekst zal zeer binnenkort worden goedgekeurd door de interministeriële conferentie voor Mobiliteit. Na de IMC wordt gestart met het indienen van de officiële adviezen en vragen bij de gewesten. In het najaar, nadat ik het officiële advies heb gekregen van de gewesten, worden de gegroepeerde adviesaanvragen aan de Raad van State verstuurd.

Ja, dit ontwerp van nieuwe wegcode zegt dat fietsers die in een groep van minstens 10 deelnemers rijden, niet verplicht zijn de fietspaden te volgen.

De term "berijdbaar" is evenwel niet ingeschreven in de wegcode zelf, maar zal toegelicht worden in het verslag aan de Koning. Inderdaad kan een fietspad onberijdbaar zijn door de aanwezigheid van

veel bladeren of van sneeuw, of wanneer het wegdek in een vervallen staat is. Een definitie zou te beperkt kunnen zijn.

Na decennia van beleid, gericht op de particuliere auto, moeten wij meer ruimte maken voor milieuvriendelijkere en meer actieve vervoermiddelen, en deze beter beschermen, wat een van de belangrijke doelstellingen van deze hervorming is.

28.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel. Deze keer gaf u wel een concreet antwoord op mijn vragen.

Ik neem aan dat ik uit uw antwoord mag begrijpen dat er een globaal ontwerp komt, waarvan de case waarnaar verwezen werd in de vragen een onderdeel is? U mag mij verbeteren als ik het verkeerd begrepen heb.

Ik hoor u zeggen dat wij goed op weg zijn. Ik mag het hopen, want de cijfers inzake verkeersveiligheid zijn niet om heel trots op te zijn.

Sta mij toe daar toch kritisch naar te blijven kijken. Een tijd geleden werd gezegd dat de ontwerpteksten in mei naar de Raad van State zouden worden gezonden. Dit zal dus niet het geval zijn. Dat hadden wij kunnen denken. Het is vandaag 24 mei. U stelt de timing nu bij. De ontwerpteksten gaan eerst naar de gewesten, en in het najaar pas gaan zij naar de Raad van State. Ik moet u bekennen dat ik het behoorlijk laat vind dat de tekst pas in het najaar van 2023 naar de Raad van State gaat. Vandaag is iedereen al in campagnemodus. Vooral binnen Vivaldi is het duidelijk dat iedereen in campagnemodus is.

Als u uw teksten in het najaar aan de Raad van State zult voorleggen, vraag ik mij af wanneer wij ze hier zullen zien en bespreken. Ik vraag mij ook af in welke mate u op dat moment nog succes zult boeken. Ik wens het u echter toe en hoop dat u die werf eindelijk wel succesvol kunt afsluiten.

U krijgt dus het voordeel van de twijfel.

28.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de twijfel van de vorige spreker. Ik zie ook dat de timing is bijgesteld.

Het zal heel nipt worden als pas in het najaar de teksten naar de Raad van State gaan en alles daarna snel zal moeten gaan, afhankelijk van het tijdstip waarop zal kunnen worden geland. Het zal heel nipt zijn. Wij zitten dan al in een verkiezingsjaar. Ik betwijfel dus of het zal lukken. Ook op dat vlak krijgt u echter het voordeel van de twijfel.

Ik betreur een en ander echter. Ik ben na de verkiezingen van 2019 voor het eerst in het Parlement gekomen. Ik herinner mij dat toen de hervorming van de wegcode via de nieuwe wegcode een van de items was. Dat dossier was toen nog van minister Bellot. Wij komen nu bijna aan het einde van de legislatuur en wij wachten nog altijd. Dat is een teken dat in de politiek bepaalde zaken heel moeilijk verlopen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

29 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toename van het aantal klachten bij Ombudsrail" (55036369C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klantendienst van de spoorwegondernemingen" (55036370C)
29 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de plaintes reçues par l'Ombudsrail" (55036369C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service clients des entreprises ferroviaires" (55036370C)

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

Het afgelopen jaar (2022) behandelde Ombudsrail 2.589 afzonderlijke klachten. Dat is een sprong van maar liefst 300 % tegenover het vorige jaar (2021).

1. Hoe verklaart de minister deze toch wel bijzonder spectaculaire toename?
2. Welke conclusies trekt de minister uit deze cijfers:
- m.b.t. het functioneren van de spoorondernemingen?
- m.b.t. het functioneren en/of de beschikbare middelen van de ombudsdienst?

Uit het recente rapport van Ombudsrail (jaar 2022) blijkt dat 49% van de klagers die bij Ombudsrail aankloppen dit doen omdat ze van de spoorwegonderneming geen antwoord kregen binnen de maand nadat ze de spoorwegonderneming gecontacteerd hadden.
Een jaar eerder, in 2021, lag dit cijfer op 35,2%.
Hoe verklaart de minister deze negatieve evolutie?
Wat zijn de oorzaken van het niet of laattijdig antwoorden door de spoorondernemingen?
Welke maatregelen zullen genomen worden om deze situatie te verbeteren?
Welke concrete doelen/resultaten worden hiervoor in het vooruitzicht gesteld?

29.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, wanneer we naar het aantal behandelde zaken kijken, zien we een lichte stijging ten opzichte van 2021, net op het ogenblik dat het treinverkeer heropleefde. In vergelijking met de periode voor de covidcrisis is er sprake van een daling. Om de procedures en de communicatie te verbeteren, worden regelmatig coördinatievergaderingen gehouden van de klantendienst met de ombudsdienst. Alle voorstellen van de ombudsdienst worden zorgvuldig geanalyseerd en zo mogelijk ook geïmplementeerd. De NMBS heeft 20 adviezen ontvangen in 2022, tegenover 75 adviezen in 2021. De meeste daarvan hadden betrekking op internationale klachten, waarbij de terugbetalingsvoorwaarden vastgesteld zijn door de Europese verordening betreffende de rechten van de reizigers. In 2022 bedroeg de gemiddelde antwoordtermijn voor klachten over het binnenlandse verkeer 24 dagen. Voor het internationale verkeer is de gemiddelde antwoordtermijn ongeveer 44 dagen.

29.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoorden, maar dat kon ik zelf ook lezen in die verslagen. Het hangt natuurlijk ook af van welke gegevens men met elkaar vergelijkt. In het afgelopen jaar 2022 werden 2.589 afzonderlijke klachten behandeld door Ombudsrail. Er is natuurlijk de coronacrisis geweest, maar als men de vergelijking met 2021 maakt, betreft dit wel een stijging van 300 %, wat ongelooflijk veel is. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de conclusies die hieruit worden getrokken inzake het functioneren van de spoorondernemingen en het eventueel ter beschikking stellen van extra middelen aan de ombudsdienst.

Tot slot, 49 % van de mensen die aankloppen bij de ombudsman doen dat nadat ze eerst de spoorwegonderneming hadden gecontacteerd, zonder antwoord binnen de maand. Ik vind dat cijfer bijzonder hoog. In 2021 lag dat cijfer op 35,2 %, nu op 49 %. Dat is een bijzonder negatieve evolutie. De spoorwegondernemingen moeten toch eens bekijken hoe ze die situatie kunnen verbeteren. Door de omstandigheden die we allemaal kennen, is er op dit moment al een relatief slechte dienstverlening.

Als de mensen dan komen aankloppen en na een maand nog geen antwoord hebben, gaat men eigenlijk dubbel de boot in.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

30 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De perronverhoging in het station Waregem" (55036389C)
30 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Waregem" (55036389C)

30.01 Frank Troosters (VB): *Bij een eerdere mondelinge vraag over de uitgestelde perronverhoging in het station van Waregem tijdens de commissie van 29 juni 2022 gaf u aan dat het verhogen van de toegankelijkheid een absolute prioriteit voor u was en zou blijven.*

Zoals u allicht weet was het uitstellen van de plannen voor het verhogen van de perrons in het station van Waregem de directe aanleiding tot mijn vraag. Aanvankelijk was die verhoging voorzien in de planning voor 2022.

Bij de recente voorstelling door de NMBS van haar investeringsplannen in haar stations bleek dat de geplande aanpassingswerken in het station van Waregem helemaal niet meer in die nieuwe plannen terug te vinden waren.

1. Welke interpretatie geeft de minister aan het ontbreken van het station van Waregem in de investeringsplannen van de NMBS? Betekent dit het formeel afvoeren van de oorspronkelijke plannen om de perrons in het station van Waregem te verhogen?
2. Zo ja, vindt de minister dit acceptabel? Past dit in het beleid dat hij voor ogen heeft inzake het verhogen van de toegankelijkheid? Zal de minister nog acties ondernemen opdat de perronverhogingen in het station van Waregem alsnog op korte termijn zullen uitgevoerd worden en zo ja, welke? Op welke wijze strookt het afvoeren van de geplande perronverhogingen in het station van Waregem met eerder aangekondigde beloften ter zake? Welke redenen liggen aan de basis tot het afvoeren van de oorspronkelijke plannen voor het verhogen van de perrons in het station van Waregem?
3. Zo neen, zullen de perrons in het station van Waregem alsnog gerealiseerd worden ondanks het ontbreken in de investeringsplannen van de NMBS? Op welke termijn zal dit gebeuren?
4. Kan de minister bevestigen een brief van de stad Waregem te hebben ontvangen i.v.m. het afvoeren van de geplande perronverhogingen in het station van Waregem? Zo ja, welke reactie heeft de minister op deze brief? Welke acties zal hij hieraan koppelen?

30.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, ik kan u verzekeren dat zowel ikzelf als de NMBS en Infrabel het liefst alle stations meteen zouden aanpakken en uitbouwen tot toegankelijke knooppunten van openbaar vervoer. Vanzelfsprekend geldt dat ook voor het station van Waregem. Daarover is er contact geweest met het stadsbestuur. Er moeten echter keuzes gemaakt worden. In de komende tien jaar zal het aantal autonoom toegankelijke stations verdubbelen, wat al een serieuze stap in de goede richting is. Een uitstel betekent uiteraard geen afstel voor het station van Waregem.

30.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dat is een ongelooflijk pover antwoord. De gekende ambities heb ik in mijn vraag nog eens herhaald. Voor Waregem is het bijzonder sneu, want het station van Waregem stond aanvankelijk op de planning. Beter was er niets aangekondigd. Eerst wordt dat station op de planning gezet, daarna wordt het gewoon van de planning afgehaald. Daarop hebben de mensen gereageerd, contacten gelegd en protestacties georganiseerd. In antwoord op mijn vraag biedt u eigenlijk nog altijd geen perspectief.

De verhoging van perrons is inderdaad een enorm werk. Er liggen 1.226 te verhogen perrons in het land en de kostprijs van een verhoging bedraagt gemiddeld 1 miljoen euro per perron. Dat is een enorm moeilijke en langdurige operatie die veel geld vraagt.

Het station van Waregem stond echter op de planning, omdat er nood is aan een perronverhoging, maar het werd vervolgens van de planning gehaald. Ondanks alle acties van de gemeenteraad, protestacties ter plaatse, verstuurde brieven, opgenomen contact en gestelde vragen, is er nog altijd geen antwoord over de planning in de toekomst. Dat vind ik echt bedroevend.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55036436C de M. Cogolati est reportée.

31 Samengevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gedetacheerde kabinetsmedewerkers op de loonlijst van de NMBS" (55036460C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gedetacheerde kabinetsmedewerkers" (55036599C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kabinetsmedewerkers van de minister van Mobiliteit" (55036620C)
31 Questions jointes de
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rémunération par la SNCB de membres de cabinet détachés" (55036460C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les collaborateurs de cabinet détachés" (55036599C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les collaborateurs de cabinet du ministre de la Mobilité" (55036620C)

De **voorzitter**: De heer Roggeman is niet aanwezig.

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

In nasleep van de onthullingen rond de kabinetsleden van uw collega-minister De Sutter blijkt dat ook 3 van uw kabinetsleden worden betaald door de NMBS (De Standaard, 04/05/2023).

Uw kabinet onderhandelde met NMBS over een nieuwe beheersovereenkomst, bepaalde de rechtstreekse toekenning van de openbare dienst aan NMBS, en besliste om het monopolie van NMBS op de openbare dienst maximaal te bestendigen tot 2032.

Dit brengt me tot het stellen van volgende vragen:
1. Hoeveel personen op uw kabinet worden door NMBS betaald?
2. Sinds wanneer?
3. Wat is hun taakomschrijving?
4. Hebben deze medewerkers sinds hun aanstelling op uw kabinet nog bijkomende bonussen of loonextra's of extralegale voordelen uitbetaald gekregen door NMBS? Welke?
5. Waren deze personen wel of niet betrokken bij de direct award van de openbare dienst aan de NMBS?
6. Bent u bereid een externe audit te laten uitvoeren naar de objectiviteit en onafhankelijkheid waarmee beslissingen op uw kabinet werden en worden genomen?

31.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is ondertussen duidelijk geworden dat een detachering waarbij medewerkers op de loonlijst van de oorspronkelijke werkgever blijven staan, een veelvoorkomende praktijk is bij de samenstelling van een ministerieel kabinet. Dat is ook op uw kabinet een groot probleem. Volgens persartikels zouden meerdere kabinetsleden niet op de loonlijst staan van uw kabinet, maar op die van skeyes en de NMBS.

Hoeveel leden telt uw kabinet? Hoeveel daarvan zijn gedetacheerd? Vanwaar worden ze gedetacheerd?

Hoeveel medewerkers op uw kabinet stonden vorige maand niet op de loonlijst van uw kabinet? Over welke functies gaat het?

Klopt het dat u twee chauffeurs in dienst hebt van wie minstens een wordt betaald door de NMBS?

Welke besparing kon uw kabinet boeken sinds uw aantreden door de gedetacheerden niet op te nemen op uw eigen loonlijst? Is dat geen gevaar voor belangenvermenging op uw kabinet?

31.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, mevrouw Vindevoghel, ik heb al de gelegenheid gehad de kwestie in de plenaire vergadering van 11 mei 2023 te bespreken. Ik kan bevestigen dat er drie personen op mijn kabinet werken van wie de NMBS de bezoldiging betaalt, met uitzondering van de kabinetspremie, waarvan de kosten overeenkomstig de regelgeving ten laste komen van het budget personeels- en werkingskosten van mijn kabinet. Twee van hen startten op 16 november 2020 op mijn kabinet. De derde persoon vervoegde zich bij mijn team op 9 december 2020.

Twee medewerkers zijn als technisch adviseur aan mijn spoorcel verbonden. Een van hen werkt voornamelijk aan dossiers in verband met de infrastructuurwerkzaamheden en veiligheid, de andere aan dossiers inzake internationale diensten. Hun taken interfereren dus niet rechtstreeks met de activiteiten rond de NMBS, zoals gedetailleerd in haar openbaredienstcontract met de Staat. Hun expertise in die essentiële en zeer specifieke zaken is zeer nuttig voor mij. De derde persoon is geïntegreerd in het kabinetssecretariaat, in de afdeling logistiek. Ik heb ook in mijn ploeg een niet-statutaire NMBS-adviseur met onbetaald verlof, die mij adviseert over de toegankelijkheid van stations en de duurzaamheid van de NMBS. Hij wordt betaald uit de eigen middelen van het kabinet. Zowel globaal als individueel gezien, zowel wettelijk als ethisch, is alles in orde en transparant.

Het sluiten van het openbaredienstcontract en de toekenning van een *direct award* voor tien jaar was een expliciet element uit het regeerakkoord van oktober 2020. Het beginsel ervan werd opnieuw bevestigd door de ministerraad voor het begin van de besprekingen in april 2021 en vervolgens in de cruciale fase tot de goedkeuring in december 2022. In juni 2022, in december 2022 en vervolgens in februari 2023 was de Kamer bij dat proces betrokken.

De aansturing van de onderhandelingen met de NMBS was in handen van een andere adviseur, gedetacheerd vanuit de FOD Mobiliteit, onder rechtstreeks gezag van het hoofd van mijn cel Spoor en mijn kabinetschef, die geen van beiden contractuele banden hebben of gehad hebben met de NMBS. Ik was altijd, zoals het hoort, als minister de eindarbiter voor de definitieve versies van de teksten van de betrokken kabinetten, onderhandeld en finaal door de ministerraad goedgekeurd. Ik heb noch had in het verleden contracten met de NMBS.

Ik heb geen enkele moeite gespaard, opdat het Parlement zijn controlerende rol op het regeringswerk kon uitoefenen, zodat u een objectieve controle over de geschiktheid van de doelstellingen en middelen kon uitvoeren. De doelstellingen waren bekend, want ze zijn opgenomen in het regeerakkoord, zoals ik al zei.

De middelen zijn nu ook bekend. Op 23 december, nog voor de publicatie ervan in het *Belgisch Staatsblad*, hebt u het volledige openbaredienstcontract van de NMBS, inclusief bijlagen, ontvangen. Ik kwam ze u voorleggen, u ondervroeg mij en ik heb uw vragen zo goed mogelijk beantwoord. Dat blijft u regelmatig doen.

De *direct award* zal ook door de Europese Commissie worden onderzocht in het licht van de geldende EU-procedure. Dat is de normale gang van zaken, van A tot Z.

31.04 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, het klopt dat ik u daarover in de plenaire vergadering ondervraagd heb. Het onderwerp van mijn vragen was nu wel uitgebreider en ik begrijp dat u daarop in het kader van een vraag niet zomaar kon antwoorden. U hebt alvast inzake de NMBS nog wat duidelijkheid gegeven. We weten wie er op het kabinetssecretariaat op de afdeling logistiek werkt. Ik had ook nog vragen over gedetacheerde personeelsleden van onder andere skeyes. Ik zal die vragen schriftelijk herindienen, omdat die een uitgebreider antwoord vereisen.

31.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op de vraag over de chauffeurs. Bovendien was ik toch wel geschokt door uw antwoord in plenaire vergadering, omdat u de kwestie afdeed met een *et alors*. We kunnen daar toch niet licht overgaan, mijnheer de minister. De gewone mensen zien ook hoe u omgaat met detachering; zij moeten ook vaststellen dat u een chauffeur hebt.

Wij zijn geen voorstanders van detachering. Wij zijn voor een sterke ambtenarij.

31.06 Minister **Georges Gilkinet**: Het gaat om ambtenaren, die gedetacheerd zijn naar mijn kabinet. Waar zit dan de schande? Er zijn minder gedetacheerden op mijn kabinet dan op andere kabinetten.

31.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): U hebt op een groot aantal vragen niet geantwoord. Wij vinden dat er geen link mag zijn tussen het bedrijf en het kabinet. Die moeten gescheiden blijven. Ofwel werkt men voor een kabinet en wordt men betaald door het kabinet. Ofwel werkt men voor een bedrijf. Wij keuren de manier van werken van vandaag af. Bovendien is uw reactie op de kwestie ongelooflijk arrogant.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

32 Samengevoegde vragen van
- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinaanbod op de lijn 82" (55036631C)
- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan en de treinverbinding Ninove-Aalst" (55036694C)
32 Questions jointes de
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains sur la ligne 82" (55036631C)
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport et la liaison ferroviaire Ninove-Alost" (55036694C)

32.01 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ondanks de eerdere berichten waarbij de volledige lijn 82 in vraag werd gesteld, zullen er geen haltes op de lijn worden geschrapt. Wel worden ingevolge het nieuwe NMBS-vervoersplan 2023-2026 tussen Burst en Aalst opnieuw de middagtreinen geschrapt, met uitzondering van de middagtrein op woensdag zodat scholieren makkelijk naar huis kunnen voor hun vrije namiddag.*

Die beslissing om de middagtreinen te schrappen werd al eens genomen in 2012, maar onder druk van de lokale besturen later teruggeschroefd. Naast het feit dat er op die lijn ook geen treinen meer rijden tijdens de schoolvakanties, leidt deze afbouw maar ook het constante stop and go beleid dat er andermaal minder mensen overtuigd worden om op dat traject voor de trein te kiezen. Op die manier zorgt de NMBS er telkens zelf voor dat er bij een volgende telling minder reizigers zijn.

Nochtans is de treinlijn het ideale alternatief voor de wagen, bovendien ligt ze naast twee belangrijke industriezones in Erpe-Mere waar bedrijven schreeuwen om personeel. Daarnaast staat die beslissing ook lijnrecht tegenover het lokaal beleid zowel van Aalst (Aalst ontknoopt) als van Erpe-Mere om mensen te overtuigen de wagen te laten staan. De steenweg naar Aalst (N9) is trouwens zowel tijdens de week als op zaterdag compleet verzadigd. Ook Infrabel heeft de jongste jaren zwaar geïnvesteerd in het onderhoud van deze 10 kilometer lange spoorlijn. Daarnaast bestelde de NMBS ook treinstellen op batterijen om de huidige diesellocomotief te vervangen.

Mijn vragen:

Zowel de stad Aalst als de gemeente Erpe-Mere maar ook de vervoersregio pleitten al jaren voor een versterking van de lijn 82 als alternatief op de wagen. Zal de NMBS nog overleggen met de lokale actoren en bij zijn beslissing rekening houden met de lokale context?

Volgens de NMBS blijft op termijn een optimalisatie nodig "optimalisatie" van het aantal haltes. Zullen er op termijn toch haltes worden geschrapt? Wat is uw standpunt? Denkt u dat deze vicieuze cirkel van steeds minder aanbod zal leiden tot meer treinreizigers?

32.02 **Tania De Jonge** (Open Vld): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik en andere collega's hebben u in het verleden al bevraagd over het wegvallen van de rechtstreekse trein tussen Ninove en Aalst. In het nieuwe vervoersplan is er ruimte voor extra treinen tussen Aalst en Brussel en ook Ninove – Geraardsbergen – Edingen zullen 2 treinen per uur krijgen in plaats van één nu.*

Dit is een goede zaak, echter is het ook een gemiste kans om de S6 trein van Ninove terug tot in Aalst te laten rijden. Aangezien er toch ruimte is om extra treinen in te leggen is het jammer dat er geen gehoor wordt gegeven aan ons pleidooi. Regionaal is dit een zeer belangrijke verbinding.

Tevens is het niet duidelijk of de extra trein Ninove – Geraardsbergen – Edingen effectief enkel tussen Ninove en Edingen rijdt of deze doorrijdt tot Denderleeuw of Aalst. Wanneer deze tot Denderleeuw rijdt is dit al een verbetering, maar geen volwaardige oplossing.

Er komen ook extra late treinen vanuit Brussel naar Aalst en Zottegem. Dit is een goede zaak.

Ik heb dan ook volgende vragen voor u.

Waarom is er beslist om de s6 trein niet opnieuw tot in Aalst te laten rijden?
Gaat de extra trein Ninove – Geraardsbergen – Edingen ook tot Denderleeuw of Aalst rijden?
Gaan de late treinen ook stoppen in Denderleeuw?
Om welk uur gaat de laatste trein naar Ninove rijden?

32.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw De Jonge, mevrouw Vanrobaeys, ik nodig u in de eerste plaats uit om naar het ruimere plaatje van het treinaanbod te kijken. De NMBS breidt haar treinaanbod uit in Oost-Vlaanderen. Er zullen meer treinen rijden, ook na middernacht.

Dit vervoersplan ligt volledig in de lijn van de goede ambitie in het openbaredienstcontract. Dat wil de reizigersgroei stimuleren, +30 % tegen 2032, zowel voor het woon-werkvervoer, het woon-schoolvervoer als voor het vrijetijdssegment. Dit werd in detail voorgesteld tijdens de roadshow in de provincie Oost-Vlaanderen.

De raad van bestuur van de NMBS heeft besloten dat 22 late P-treinen niet meer zullen rijden. Het gaat om treinen die het basisaanbod momenteel versterken tijdens de piekuren en waarvoor er alternatieven bestaan zonder noemenswaardige wachttijd. Dankzij het personeel en het materieel dat zo vrijkomt, zal het mogelijk zijn om pertinentere bedieningen van het vervoersplan mogelijk te maken en om geleidelijk 12 P-treinen in te leggen op plaatsen waar het reizigersverkeer sterk toeneemt. Er moet een dynamiek zijn.

Wat het debat over de sluiting van een aantal haltes betreft, heb ik in vorige commissievergaderingen duidelijk mijn mening te kennen gegeven dat ik dat geen goed idee vind. Zoals u weet, heeft de raad van bestuur na het debat besloten geen haltes te sluiten en daar ben ik blij om. Hierdoor kunnen we ons concentreren op de verdere herschikking van het treinaanbod.

Mevrouw De Jonge, er worden door Infrabel vernieuwingswerken uitgevoerd aan de infrastructuur in Denderleeuw, wat de capaciteit beperkt. In combinatie met het stijgende reizigersverkeer als gevolg van onder meer de S8-verbinding Zottegem – Brussel – Ottignies – Louvain-la-Neuve en de IC Kortrijk – Zottegem – Schaarbeek zorgt dit ervoor dat het doortrekken van de S6 tot Aalst niet meer mogelijk is. Een rechtstreekse verbinding tussen Ninove en Aalst vraagt veel capaciteit omdat deze verbinding in Denderleeuw het volledige station moet kruisen. Gezien het groeiende treinaanbod wordt het volledig kruisen van het station niet meer als robuust beschouwd, met een mogelijke impact op de vlotheid en stiptheid van het treinverkeer, en is deze optie daarom niet opgenomen in het nieuwe vervoersplan.

De extra verbinding zal tot Denderleeuw rijden, zodat er een verhoging van de frequentie is tussen Edingen, Geraardsbergen, Ninove en Denderleeuw van één trein per uur naar twee treinen per uur. Op vrijdag- en zaterdagavond komen er bijkomende S-treinen naar Zottegem en Aalst, met een laatste

vertrek vanuit Brussel-Centraal na 1 uur. Beide verbindingen zullen stoppen in Denderleeuw.

De laatste trein van Denderleeuw naar Ninove vertrekt zoals vandaag in het weekend om 21.56 uur en op weekdagen om 22.56 uur.

32.04 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Mijnheer de minister, u zegt dat u blij bent dat er geen haltes zijn afgeschaft. Daar ben ik ook erg tevreden over. Aan de andere kant, wat hebben we aan haltes wanneer er geen treinen passeren? Op lijn 82 is er al twintig jaar na elkaar een stop-and-gobeleid. Er zijn al eens middagtreinen afgeschaft die nadien opnieuw zijn ingevoerd. Dan rijden er geen treinen in de vakantieperiodes en dan weer wel; nu rijden ze weer niet.

U merkt op dat er alternatieven zonder wachttijd zijn. Het enige alternatief is echter een bus die langs alle dorpjes in kwestie rijdt. Wie nu na twintig minuten in Aalst aankomt, doet er dan een uur of anderhalf uur over. In dat geval is de auto het alternatief.

Dat vind ik heel spijtig. Die trein heeft namelijk veel meer potentieel dan alleen maar scholieren vervoeren. Hij passeert langs een industriezone. La Lorraine wil daar het personeelsbestand uitbreiden van 300 naar 600 en de mobiliteit is daar een cruciale schakel in. In het weekend is het altijd aanschuiven richting Aalst, een centrumstad. Ik woon aan die steenweg en het is daar elke dag en elk weekend aanschuiven. De trein is dus een ideaal alternatief. Voor mij is het ook een schakel voor het treinverkeer in de Denderstreek: Aalst, Ninove, Denderleeuw, Geraardsbergen. Daarmee sluit ik mij aan bij de woorden van mevrouw De Jonge.

Ik heb daar twintig jaar gestaan. Ik heb daar appels uitgedeeld, ik heb daar verkleed gestaan, ik heb Sint-Maarten op de trein gevierd en ik heb er een race van fiets en auto tegen de trein gedaan. In Erpe-Mere en Aalst zijn we alleszins onze troepen aan het mobiliseren. U zult ons daar opnieuw tegenkomen, ondersteund door de lokale overheid en door de lokale vervoersregio.

32.05 **Tania De Jonge** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij het mooie betoog van mijn collega. Onze regio is nu eenmaal een pendelregio. Dat is ook belangrijk voor de tewerkstelling in Brussel, Aalst en Gent. Naar die centrumsteden wordt immers vaak gependeld. Goede aansluitingen zijn in dat geval belangrijk en zelfs broodnodig. Een sterk openbaar vervoer moet wat mij betreft optimaal werken en een passend aanbod hebben. Dat kan veel beter. Wel zijn we tevreden met het feit dat er extra treinen rijden in Aalst.

Het vervoersplan werd participatief opgesteld en onze schepen van Mobiliteit had daar een belangrijke stem in. Een aantal elementen werd daarin meegenomen en dat vinden we goed. Het kan echter beter. Gezien het belang voor de tewerkstelling en gelet op het feit dat vele mensen de trein nemen naar hun werk, zou het jammer zijn als die verbindingen zouden wegvallen. Ze moeten optimaal zijn. Ik hoop dan ook dat ze op een optimale manier worden uitgewerkt en dat met de pijnpunten die mijn collega's en ikzelf hier vandaag schetsten, rekening wordt gehouden in de verdere planning. Dat is immers zowel voor onze regio als voor de tewerkstelling erg belangrijk, net als voor het vervoer in het kader van vrije tijd en winkelen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

33 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ondermaatse stiptheid bij de NMBS" (55036633C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dalende tevredenheids- en stiptheidscijfers bij de NMBS" (55036672C)
33 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le défaut de ponctualité à la SNCB" (55036633C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La baisse des chiffres relatifs à la satisfaction et à la ponctualité à la SNCB" (55036672C)

33.01 **Frank Troosters** (VB): *De stiptheid van de treinen was in april '23 opnieuw ondermaats. Slechts 88,6 procent van de binnenlandse reizigerstreinen kwam op tijd of met een vertraging van minder dan 6 minuten aan.*

Ook werden er de voorbije maand weer 3.274 treinen geheel of gedeeltelijk geschrapt.
1. Wat zijn de oorzaken voor de aanhoudende slechte stiptheidcijfers?
2. Op welke wijze wil de minister een einde maken aan de tegenvallende stiptheidcijfers bij de NMBS?
3. Heeft hij hierover contact gehad met de spoorbedrijven?
4. Zo ja, wat was de inhoud/het resultaat van die contacten?
5. Op welke termijn mag de treinreiziger een aanzienlijke verbetering van de stiptheid bij de NMBS verwachten?

33.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De cijfers zijn toch niet zo goed, mijnheer de voorzitter. 31 % geeft aan ontevreden te zijn, bijna 10 % meer dan het jaar ervoor. Dat zijn toch geen goede cijfers. Voor het eerst in 4 jaar zakte de stiptheid onder 92 %. Meer dan 1 trein op 10 reed met een vertraging van minstens 6 minuten of werd geschrapt.

Wij hadden er al voor gewaarschuwd bij de jongste bespreking van het nieuwe contract tussen de Staat en de NMBS. De dalende stiptheid en de dalende tevredenheid zullen zorgen voor nog minder inkomsten voor de NMBS. In het nieuwe contract met de overheid werd begin dit jaar namelijk een systeem ingevoerd dat de vervoersmaatschappij financieel kan bestraffen. Dit zorgt eigenlijk voor een vicieuze cirkel: te weinig dotaties, minder middelen, minder klantvriendelijk, dus nog minder dotaties.

Is dat een goede manier van werken, vraag ik mij af. Wat vindt u daarvan? Wat zult u doen om de tevredenheidscijfers op te krikken?

33.03 Minister **Georges Gilkinet**: Stiptheid en robuustheid zijn twee absolute prioriteiten, zowel voor mezelf als bij de spoorbedrijven. De oorzaken die hierop een impact hebben, bespraken we al meermaals uitvoerig. Er zijn verschillende pistes en acties om dit te verbeteren. Ten eerste is er de levering van de nieuwe M7-rijtuigen: een nieuwe grote levering wordt verwacht over een aantal maanden. De NMBS zoekt ook verder naar extra personeel. In 2023 zet de NMBS haar massale aanwervingscampagne voort. Dit jaar zoekt de spoorwegmaatschappij 1.600 nieuwe medewerkers, voornamelijk operationeel personeel. Meer dan 800 medewerkers zijn al aangeworven. Wij investeren massaal in het net met Infrabel om de robuustheid te verbeteren.

Het openbaredienstcontract definieert, tot slot, de opdrachten en middelen die worden toegewezen om de doelstellingen in de komende periode te bereiken. De prestatie-indicatoren van de NMBS omvatten onder andere de stiptheid en de streefwaarden. Zij zijn dus relevanter dan ooit en alles wordt in het werk gesteld om ze te realiseren. Het is de eerste keer in de geschiedenis dat de NMBS en Infrabel zoveel middelen krijgen met een duidelijke visie hoe de middelen in de tien komende jaren het best worden besteed.

Ik ben over de stiptheid en de robuustheid in permanente dialoog met beide spoorbedrijven. Zij weten dat dat voor mij een absolute prioriteit voor de toekomst is.

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

33.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op mijn vraag of de dotaties afhankelijk gemaakt worden van de stiptheid. Alles draait natuurlijk rond de financiering. Ik vind het geen goed idee om de inkomsten van de NMBS afhankelijk te maken van de klantentevredenheid. Men moet ervoor zorgen dat de klanten tevreden zijn, en men moet zorgen voor voldoende middelen opdat een goede service aangeboden kan worden. Wij vrezen dat het een vicieuze cirkel wordt die in een neerwaartse spiraal uitmondt en de klantvriendelijkheid niet ten goede komt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.32 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 32.