

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

du

MERCREDI 14 JUIN 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 14 JUNI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 20 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 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 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains internationaux" (55036070C)

01 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale treinen" (55036070C)

01.01 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, que ce soit via des trains à grande vitesse, des trains de nuit ou encore des trains réguliers exploités par la SNCB ou les autres sociétés publiques de chemins de fer européennes, le nombre de voyageurs ne cesse d'augmenter, faisant fi des frontières nationales. Cette situation va continuer d'évoluer vers davantage de liaisons intra-européennes, ce que l'on doit évidemment encourager.

L'utilisateur peut déjà acheter son billet international dans de nombreux guichets de la SNCB ou sur l'application SNCB International. Dans la pratique, le suivi en temps réel de ces trains internationaux, à l'instar de ce qui est possible pour les trains nationaux, est cependant particulièrement complexe, pour ne pas dire impossible. Une telle option semble indispensable pour encourager l'usage du train pour les déplacements internationaux – à plus forte raison en cas de correspondances, de perturbations sur le réseau et face parfois aux obstacles linguistiques qu'impliquent ces voyages internationaux.

Il est en outre parfois difficile pour certaines liaisons (par exemple vers Lille, Luxembourg-Ville ou Maastricht) de comprendre l'articulation entre les différentes applications SNCB, que ce soit pour acheter son billet ou pour suivre son train.

Monsieur le ministre, la SNCB travaille-t-elle à une évolution – voire une fusion – de ses applications permettant dans le futur un suivi en temps réel des trains internationaux, voire l'achat de l'ensemble des titres de transport, quelle que soit la destination? Si oui, avec quels opérateurs et selon quel calendrier travaille-t-elle?

Une telle réflexion est-elle menée pour les guichets et les distributeurs?

Plus largement, existe-t-il, au sein de l'Union européenne, une réflexion afin de permettre aux voyageurs d'accéder plus facilement aux informations relatives à leur voyage en train, quel que soit l'opérateur public qui en est chargé?

01.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Bonaventure, la Belgique est au cœur de l'Europe et nous avons l'ambition, avec la SNCB, de positionner notre pays comme véritable pôle ferroviaire international, relié aux grands centres urbains étrangers, mais aussi à des destinations touristiques et de loisirs. C'est aussi une manière d'attirer davantage de citoyens européens à Bruxelles, car cela va dans les deux sens.

Nous avons d'ailleurs fait office de pionniers en votant la première loi sur le financement des trains de nuit, il y a quelques semaines. Nous travaillons également avec nos voisins pour développer de meilleures connexions transfrontalières, comme avec la mise en service prochaine du train des trois frontières entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle.

En réponse à vos questions, la SNCB m'informe que des alertes en temps réel pour un train donné peuvent déjà être obtenues via l'application internationale de la SNCB. Les voyageurs sont, il est vrai, plus souvent connectés sur son application nationale.

Ainsi une notification sera envoyée pour toute modification d'horaire, tout changement de voie ou lorsqu'une correspondance ne peut plus être assurée avec un train international.

Par ailleurs et dans le but d'améliorer l'expérience des voyageurs, la SNCB collabore avec plus de 30 sociétés de chemins de fer européennes au sein de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Diverses initiatives sectorielles visant à perfectionner le parcours du client (depuis la planification de son voyage à son arrivée à destination) sont en cours de réalisation.

Une des principales initiatives est le développement de l'interface standard Open Sales and Distribution Model (OSDM) qui permet au vendeur de billets de se connecter facilement aux systèmes de distribution des entreprises ferroviaires à l'échelle européenne.

En outre, le secteur ferroviaire développe actuellement un standard de titres de transport à l'échelle internationale: le ticket de train universel (*universal rail ticket*) contenant plusieurs modes et contrats de transport sur un même billet.

À travers ses initiatives, la SNCB, avec les entreprises ferroviaires partenaires, vise à apporter une meilleure réponse aux défis de l'interopérabilité ainsi qu'à rendre les voyages internationaux en train plus accessibles au grand public. Car, en effet, je vous rejoins sur le diagnostic de départ: il est beaucoup trop compliqué de réserver des tickets de trains internationaux.

En ce qui concerne les discussions au niveau européen sur la difficulté d'accès des voyageurs aux informations relatives aux voyages en train, les obstacles sont connus et nous leur cherchons des réponses, notamment dans le cadre de la plateforme ministérielle pour le transport ferroviaire international des voyageurs à laquelle la Belgique, à mon initiative, participe.

Je plaide systématiquement au niveau européen pour le développement de solutions plus pratiques pour le transport ferroviaire international, qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises. À n'en pas douter, la présidence belge de l'Union européenne au premier semestre 2024 me permettra de mettre le focus et de mettre encore plus la Commission en défi sur le sujet. Si l'on veut augmenter le nombre de voyageurs en train à l'international, nous devons leur faciliter la vie.

01.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète. Je vois que les initiatives ne manquent pas. Cela me ravit. Je vous rejoins sur le fait que le train devient une évidence pour un nombre croissant de citoyens. Ce week-end a vu une forte affluence vers la mer. Le train doit rester une solution facile d'accès. Comme vous le dites, il ne doit pas s'assimiler à un parcours du combattant comme ça l'est parfois. Je crois aussi qu'il ne faut pas décourager ceux qui modifient positivement leurs habitudes en ayant recours au train.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le "plan toilettes" de la SNCB" (55036076C)

02 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het 'wc-plan' van de NMBS" (55036076C)

02.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, la SNCB a annoncé, le 14 avril 2023, la rénovation des toilettes de quatorze grandes gares du pays. Ces rénovations seront confiées à l'entreprise privée néerlandaise 2theloo.

Dans ma province, celles de Liège-Guillemins sont concernées.

Plus précisément, il s'agirait d'une véritable transformation des sanitaires vers un modèle plus écologique et plus inclusif. Elles seront ainsi entièrement accessibles aux personnes porteuses de handicap. Le communiqué évoque aussi notamment des "lignes de guidage et des couleurs contrastées pour les personnes aveugles et malvoyantes".

Je voudrais profiter de cette occasion pour également attirer l'attention sur l'accessibilité aux sanitaires pour le personnel accompagnateur, entre deux trajets. Il me revient que dans un nombre non négligeable de trains et surtout de gares, ce personnel n'aurait pas la possibilité de satisfaire un besoin naturel.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous en dire un peu plus sur ce programme? Quel est l'agenda prévu? Si on peut saluer ces évolutions futures, comment justifiez-vous le recours à une entreprise externe privée qui facturera 1 euro pour l'accès aux sanitaires? Comment et pour combien de temps ce prix est-il fixé? D'autres solutions, notamment en collaboration avec les villes et communes concernées, sont-elles à l'étude pour améliorer l'accès aux sanitaires gratuitement, par exemple via des toilettes publiques extérieures? Des dispositions quant à l'accessibilité des toilettes pour les PMR sont-elles prévues?

Pourriez-vous préciser quelles sont les règles en matière d'accès aux toilettes des gares pour le personnel accompagnateur? Quelle est la proportion de gares où cette accessibilité est effective? De même, ce problème se rencontre-t-il dans les trains? Cette problématique est-elle prise en compte dans le cadre des récentes annonces de la SNCB? Enfin, ce programme de rénovation concernera-t-il d'autres gares à l'avenir?

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, madame Bonaventure, il est ici question d'un énorme chantier. Il est passionnant de s'occuper du ferroviaire, mais il y a énormément de choses à changer. Le changement est en cours. La question de l'accès aux sanitaires est évidemment importante. Des toilettes accessibles et confortables figurent, en effet, parmi le top 3 des principales attentes des voyageuses et des voyageurs. C'est essentiel, à commencer dans les gares les plus fréquentées. Des fontaines à eau seront également mises en place petit à petit. Quelques changements sont déjà perceptibles.

Dans les mois à venir, les installations sanitaires de 14 gares parmi les plus fréquentées seront progressivement converties avec des rénovations partielles ou complètes. Des toilettes de nuit seront aussi installées. Toutes ces installations seront évidemment accessibles aux personnes à mobilité réduite. C'est une évidence, mais je voulais le rappeler. Je réponds, en outre, ainsi à votre question.

Ce plan sanitaire a été divisé en trois piliers. Il y a, d'abord, les 14 gares que je viens de citer. Il y a, ensuite, les 51 autres gares où les installations sanitaires actuelles restent opérationnelles et qui seront optimisées, si nécessaire, en fonction de l'extension des heures d'ouverture des salles d'attente. Par ailleurs, il y a 56 autres gares où, durant les prochaines années, les installations sanitaires actuelles seront remplacées par un ou deux modules neutres en matière de genre qui seront également adaptés pour les personnes à mobilité réduite. À ces 56 gares pourraient s'en ajouter 19 avec de nouveaux modules autonomes qui sont en cours d'étude. Donc, au-delà des 14 premières gares, un plan beaucoup plus large est en cours de mise en œuvre.

En réponse à vos questions, la SNCB me communique également que le nouveau concept sanitaire comprend des heures d'ouverture étendues, un intercom disponible 24 heures sur 24, c'est-à-dire la

possibilité d'appeler un opérateur, une flexibilité plus grande du personnel lors des périodes de forte activité dans les gares comme, par exemple, ce week-end en gare du Midi, comme lors d'événements, mais aussi un nettoyage approfondi et de nombreux équipements pour un service pratique et confortable, y compris pour des mamans avec enfants. De plus, en terme de qualité, le service est amélioré.

On trouvera donc dans les différents sanitaires un espace nurserie séparé équipé d'une toilette pour enfant, d'un micro-ondes, d'une chaise ergonomique pour allaiter ou donner un biberon et d'une table à langer pour changer les bébés, ce qui est un progrès. Cela signifie, en effet, que nous étions très en retard en la matière.

Les personnes porteuses d'un handicap et les familles bénéficieront d'un service et d'une attention supplémentaires. Les lieux seront aménagés pour les personnes à mobilité réduite avec des toilettes adaptées disposant de plus d'espace, d'une porte coulissante, de lavabos à hauteur adéquate et d'un bouton d'alerte pour demander une assistance. L'aménagement intérieur des installations sanitaires comprendra des lignes de guidage de couleurs contrastées pour personnes aveugles et malvoyantes. Qui plus est, ces nouveaux sanitaires seront à 100 % neutres en carbone et consommeront moins d'eau, moins de papier, moins de savon avec des systèmes de dosage et de recyclage à la pointe. Je considère que c'est un progrès qui ne doit pas être en contradiction avec une accessibilité la plus universelle possible à des sanitaires. Comme vous l'avez vu, nous ne travaillons pas que sur ces 14 grandes gares en ce sens.

02.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Évidemment, nous sommes d'accord sur le fait qu'il était vraiment très urgent et nécessaire de revoir la question des toilettes dans les différentes gares. Cependant, il reste deux, trois éléments qui me tracassent, notamment cette question du prix qui est quand même très élevé. Ces dernières semaines, de nombreux citoyens m'ont interpellée s'étonnant justement de ce prix très élevé. Il semblerait aussi que l'espace nurserie, coin à langer, serait également payant d'après ce qui m'a été rapporté.

Pour la question de l'hygiène, je pense que c'est déjà cette société de la gare de Bruxelles-Central qui s'occupe des toilettes. J'entends régulièrement des citoyens se plaindre de la gestion, notamment des coupons de réduction. Je dois admettre que je suis devenue une usagère fidèle, depuis mon début de grossesse, des toilettes de la SNCB. Ici, je remarque qu'il y a toujours ce souci d'accès autant dans les trains que dans les gares. Je m'inquiète également, car la SNCB est un service public et que, par conséquent, cette question des tarifs est quand même toujours un peu gênante.

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

03 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daling van het goederenvervoer per spoor" (55036136C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daling van het goederenvervoer per spoor in België" (55037328C)

03 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution du transport de marchandises par chemin de fer" (55036136C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution du transport de marchandises par chemin de fer en Belgique" (55037328C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, het goederenvervoer per spoor is vorig jaar gedaald met 8,6 % tot 11 miljoen kilometer. Wij hadden dat ook voorspeld bij uw hervorming van de infrastructuurheffing, waarmee u de afspraken van het Belgian Rail Freight Forum al na amper twee maanden verbrak en hebben, jammer genoeg, gelijk gekregen. Zelfs na de coronacrisis zet de daling zich nog voort. Het beleid van Ecolo en van u leidt rechtstreeks tot meer goederenvervoer via de weg. Ik verneem graag wat u daaraan zult doen.

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u bent de man van de visie: u wou het goederenvervoer per spoor verdubbelen tegen 2030. Dat was uw ambitie. Maar wat zien we? De tonnage van de per spoor vervoerde goederen is in 2022 met 7,5 % gedaald tegenover 2021.

Dat zijn rampzalige cijfers voor een economische sector, die ons op het juiste spoor zou moeten zetten wat het klimaatbeleid betreft. Met net geen 58 miljoen ton landde het vrachtvervoer op zijn laagste peil in zes jaar. In 2008 werd in België nog meer dan 73 miljoen ton goederen vervoerd via het spoor. Als er minder vervoerd wordt via het spoor, wordt er natuurlijk meer via de weg vervoerd.

Hoe verklaart u de forse daling van het goederenvervoer per spoor?

Meent u dat uw doelstelling, de verdubbeling van het goederenvervoer per spoor in België, haalbaar is in de huidige context van een geliberaliseerde markt?

Met welk jaar vergelijkt u uw doelstelling om het goederenvervoer per spoor te verdubbelen?

Kan Infrabel al cijfers geven voor het eerste kwartaal van 2023? Welke richting gaan die uit?

U verklaarde eerder goede contacten te hebben met de werkgevers in de haven. Wat hebben die contacten al opgeleverd? Maken de havenbedrijven sinds uw aantreden meer of minder gebruik van het goederenvervoer per spoor?

03.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, mevrouw Vindevoghel, u lijkt zich te verheugen over de daling vorig jaar van het goederenvervoer per spoor. Dat vind ik betreurenswaardig. *(Rumoer)*

Oppositie voeren, is blijkbaar belangrijker dan oplossingen te vinden, maar dat is uw keuze. Mijnheer Roggeman, dat verbaast me niet van een partij die pleit voor steeds meer besparingen in het spoor. Dat is alleszins niet mijn visie. U lijkt de enige verklaring te vinden in de hervorming van de infrastructuurheffing. Hoe makkelijk is dat? Ik herinner me nochtans dat u die hervorming in december 2021 nuttig vond. Dat was zo uitzonderlijk dat ik het mij goed herinner.

Via de gegevens die Infrabel op zijn website ter beschikking stelt, is er inderdaad een daling van 7,5 % van het volume goederenvervoer per spoor in 2022 tegenover 2021. Mijnheer Roggeman, u focust op een spoorwegverslag, maar u lijkt alle gebeurtenissen te vergeten die we in 2021 hebben meegemaakt: de oorlog in Oekraïne, de energiecrisis, de inflatie enzovoort. Die gebeurtenissen hebben onvermijdelijk een reeks gevolgen gehad voor de economie en de energiebehoefte, zoals bevoorradingsproblemen in de auto-industrie. Sommige bedrijven, zoals Aperam in Genk, kondigden in 2022 de sluiting van hun fabriek aan als gevolg van de energiecrisis. Dat betekent dus ook minder goederen op het spoor. Dat is inderdaad spijtig. Dat had een directe impact op de behoefte aan spoorvervoer, zowel voor de invoer van grondstoffen als voor de uitvoer ervan. Dit was geen modal shift, maar een daling van het algemene volume. En dat maakt me niet gelukkig.

Het is wel interessant om de ontwikkeling in 2022 van andere goederenvervoerswijzen, zoals vrachtwagens en waterwegen, te analyseren. Voor de zeevaart meldde Statbel op 6 maart 2023 een daling van 4,3 % van het aantal ton vervoerde goederen in het derde kwartaal van 2022. Voor de binnenvaart meldde Statbel op dezelfde datum een daling van 4,2 miljoen ton in het derde kwartaal van 2022, oftewel een daling van 27,6 % op jaarbasis.

Ik heb evenwel niet op die cijfers gewacht om maatregelen te nemen om de prioritaire doelstelling van de regering te realiseren, namelijk een verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030. De maatregelen die ik voorstel om het goederenvervoer per spoor aantrekkelijker te maken, zijn opgenomen in het goederenplan dat op 30 september 2022 door de ministerraad is goedgekeurd. Het plan kreeg ook applaus van het VBO toen ik dat bekendgemaakt heb met de instelling van het eerste comité van de sector om een goede dialoog te onderhouden. Het goederenplan wordt stapsgewijs geïmplementeerd. In de volgende commissievergadering staat een zeer belangrijk wetsontwerp op de agenda, dat ook applaus heeft gekregen van de haven van Antwerpen.

Ik blijf de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor steunen, zoals blijkt uit het nieuwe steunmechanisme voor het verspreid goederenvervoer dat de regering eind maart 2023 heeft goedgekeurd. De steunmaatregelen voor 15 miljoen euro moeten de spoorwegondernemingen

aanmoedigen om voor hun rangeeractiviteiten gebruik te maken van het automatische rangeerterrein van Antwerpen Noord in de haven van Antwerpen, omdat daarmee een deel van de kosten voor het gebruik van dit terrein wordt vergoed. Het dossier wordt vervolgd in de volgende commissievergadering.

Mijn besluit luidt dat het zeer helder is wat ik hiervoor onderneem in het kader van mijn bevoegdheden als minister van Mobiliteit.

03.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik vind het toch wat grof dat u stelt dat ik mij verheug in de daling van het goederenvervoer per spoor. Ik heb in mijn vraag expliciet vermeld dat ik dat betreur en dat ik liever geen gelijk had gekregen. Dat hoort u evenwel niet, want tijdens elke vraagstelling en ook tijdens de repliek bent u op uw gsm aan het tokkelen. U luistert niet naar wat in deze vergadering is gezegd, het kan u niet schelen. Het is één zaak dat u zo het Parlement minacht, maar het is echt schabouwend dat u bovendien, bij gebrek aan waarneming van wat in deze commissievergadering wordt gezegd, onze woorden 100 % omdraait.

U doet ook het tegenovergestelde van wat er moet gebeuren. U hebt de infrastructuurheffing doorgedruwd tegen de adviezen van de sector. De steun voor het verspreide vervoer is gepaard gegaan met een daling van de steun voor gecombineerd vervoer, tegen het advies van de sector in.

De daling is dus ronduit een slechte zaak. 95 % van alle goederen die in dit land geconsumeerd worden, zijn op een of andere manier gelieerd aan internationale goederenhandel. Uw groene beleid van *degrowth* is een regelrechte aanval daartegen. Uw beleid leidt tot een daling van de goederenstromen en dus tot een daling van onze welvaart.

03.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik vind de manier waarop u reageerde ook grof. U weet maar al te goed hoe belangrijk wij het goederenvervoer vinden. Wij leggen de vinger op de wonde. Het probleem dat het goederenvervoer niet vooruitgaat, heeft alles te maken met de liberalisering.

Natuurlijk zit ik wat dat betreft niet op dezelfde lijn als de vorige sprekers. Wij zijn voor een publiek goederenvervoer. In 2006, voor de liberalisering, was er meer vervoer via het spoor dan nu. Dat is het verschil. Het ging over 62 miljoen ton goederen. Nu zitten we met een lagere tonnage, maar wel met veel meer bedrijven. Dat is de oorzaak.

Niettegenstaande de vele subsidies zien we dat er geen vooruitgang, maar achteruitgang is. Wij zijn voor vooruitgang, laat dat duidelijk zijn.

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

04 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Ontslagen omwille van dringende redenen bij de NMBS en Infrabel" (55036417C)**

04 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les licenciements pour faute grave à la SNCB et chez Infrabel" (55036417C)**

04.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): *Mijnheer de minister,*

Op het moment van indiening van deze vraag mocht ik nog geen antwoord ontvangen op mijn schriftelijke vraag met nummer K551541, waarvan de termijndatum voor het antwoord overschreden is.

De NMBS en Infrabel behoren via HR Rail tot de grootste werkgevers van het land. Soms dient te worden overgegaan tot een procedure van dringend ontslag. Dit is onvermijdelijk in gevallen zoals bedrog en schiftvervalsing, beschadiging van goederen van de werkgever, diefstal, dronkenschap, fraude, geweld, misbruik van functie of vertrouwen, ongewenst seksueel gedrag en onwettige afwezigheid (bron: Securex). Volgende vragen:

1. Hoeveel feiten als de bovenstaande werden in 2022 vastgesteld binnen de NMBS, Infrabel en HR Rail? Graag een opsplitsing per beroepscategorie.

2. Hoeveel werknemers die zich in 2022 aan dergelijke incidenten te buiten gingen, zijn statutair benoemd? Indien mogelijk per categorie van vastgestelde feiten.

3. a) Hoeveel procedures tot een eventueel ontslag om dringende redenen werden in 2022 opgestart? b) Hoeveel personeelsleden werden ook effectief ontslagen?

c) Hoeveel werden er toch in dienst gehouden? Omwille van welke redenen?

d) Hoeveel vochten dit ontslag aan? Wat was de uitkomst hiervan?

4. Welke andere sancties werden naar aanleiding van dergelijke incidenten per onderneming opgelegd? Hoeveel personeelsleden vochten die sancties aan? Graag deze cijfers voor 2022, zo mogelijk per plaats van tewerkstelling (provincie of gewest).

5. Op welke manieren worden dergelijke praktijken binnen de NMBS, Infrabel en HR Rail vermeden?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, de in uw eerste en tweede vraag gevraagde cijfers zijn opgenomen in de tabellen in bijlage 1. Ik zal u de bijlage na mijn mondeling antwoord overhandigen. De dossiers worden geïnventariseerd op basis van de hoofdreken van de gepleegde inbreuken. Het kan dus niet worden uitgesloten dat er voor eenzelfde sanctie andere redenen zijn die in de tabel zijn opgenomen. De cijfers in bijlage 1 hebben uitsluitend betrekking op het vastbenoemd statutair personeel. Bij de vaststelling van ernstige inbreuken door contractuele personeelsleden wordt meestal overgegaan tot ontslag door opzegging van de arbeidsovereenkomst. De procedure van ontslag om dringende redenen wordt enkel toegepast als de procedure, namelijk de betekening binnen de drie dagen na vaststelling van de feiten, kan worden gerespecteerd.

Het antwoord op uw vragen 3 a en b staat in bijlage 2.

Uw vraag 3c betreft de tuchtmaatregelen die aanleiding kunnen geven tot een tuchtrechtelijk ontslag of een tuchtrechtelijke afzetting. De tuchtinstantie maakt gebruik van haar beoordelingsbevoegdheid om de meest gepaste tuchtmaatregel te selecteren. Om een eventuele tuchtmaatregel op te leggen, wordt rekening gehouden met de ernst van de feiten, het proportionaliteitsbeginsel, de herhaling en het beginsel van de gradatie van de tuchtmaatregelen. De redenen om bepaalde personeelsleden te ontslaan of in dienst te houden, worden steeds geval per geval beoordeeld, waarbij telkens de specifieke omstandigheden van zowel het vergrijp als het personeelslid in rekening worden genomen.

Binnen de Belgische spoorwegen zijn in verschillende interne reglementen de rechten en plichten van de medewerkers duidelijk omschreven. Zo moeten zij de belangen van de spoorwegen behartigen, met ijver en nauwkeurigheid werken, zich hoffelijk en waardig gedragen tegenover collega's en het publiek. Bovendien voorzien de interne reglementen in tuchtmaatregelen bij overtredingen als fraude, valsheid in geschriften, diefstal en dronkenschap.

HR Rail schrijft ook een gedragscode voor voor alle personeelsleden, zonder uitzondering en ongeacht hun statuut, arbeidsstelsel of hiërarchische positie in de organisatie. Die code, die de belangrijkste praktische richtlijnen voor HR Rail bevat, vervangt de toepasselijke voorschriften en procedures niet, maar vult ze aan.

De NMBS heeft ook een eigen gedragscode voor het personeel, Compass Pros, die beschikbaar is voor elk personeelslid en waarover regelmatig wordt gecommuniceerd. In die gedragscode wordt ook aangegeven welk gedrag door de onderneming niet getolereerd wordt en welke sancties mogelijk kunnen volgen, indien het personeel zich daar niet aan houdt.

Elke leidinggevende wordt eveneens geacht te waken over het respecteren van de gedragscode en de reglementering en hun personeel te sensibiliseren en op te volgen. Bij de vaststelling van ongepast gedrag kunnen zij ook de nodige maatregelen nemen. Er is bij de NMBS ook een Compliance & Investigation Office, dat dossiers van vermoedens van bijvoorbeeld fraude of ongepast gedrag nader kan onderzoeken.

De NMBS zet tevens heel erg in op duurzaam welzijnsbeleid en stelt daarover heel veel informatie ter beschikking van haar personeelsleden. Bij conflicten of ongewenst gedrag kunnen de medewerkers van de NMBS of Infrabel terecht bij hun leidinggevenden, alsook bij een netwerk van vertrouwenspersonen, psychologen en preventieadviseurs voor psychosociaal welzijn.

Sinds 2012 beschikt Infrabel over een blauw boekje. Dat is de gedragscode voor medewerkers van Infrabel. Het is het referentiedocument met de algemene principes en ethische regels die van toepassing zijn in de onderneming en haar dochterondernemingen. Sinds de publicatie ervan wordt die code systematisch onder de aandacht gebracht en ter beschikking gesteld van alle medewerkers van de infrastructuurbeheerder, zodra zij bij Infrabel in dienst treden. Het wordt gebruikt als hulpmiddel om te verduidelijken welk gedrag van iedereen wordt verwacht. Er is zojuist een nieuwe versie van het blauwe boekje verschenen.

04.03 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, de overgrote meerderheid van de medewerkers van de NMBS en Infrabel is uiteraard te goeder trouw. Jammer genoeg zien we ook af en toe diefstallen, schriftvervalsing of ongewenste seksuele intimiteiten door NMBS- en Infrabelmedewerkers. De afgelopen jaren vonden amper 31 ontslagen plaats voor dat soort feiten, terwijl er in die periode wel 623 zware fouten werden geregistreerd. Het merendeel van de zware overtreeders ging dus vrijuit.

De oorzaak is duidelijk: dat is de vaste benoeming, die resulteert in een overmatige bescherming van personeelsleden waarvan bewezen werd dat zij ernstige fouten hebben begaan. Contractuele aanwervingen bij de NMBS, waarvoor ik ooit al een wetsvoorstel heb ingediend, blijven wettelijk verboden.

Ik zal de cijfers nakijken en ik hoop in elk geval dat het aantal sancties voor dergelijk grove vergrijpen beter overeenstemt met het aantal vaststellingen op de werkvloer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 **Question de Samuel Cogolati à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin des trains IC en gare de Statte" (55036436C)**

05 **Vraag van Samuel Cogolati aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van het station Statte als stopplaats voor IC-treinen" (55036436C)**

05.01 **Samuel Cogolati (Ecolo-Groen):** *Monsieur le Vice-Premier ministre,*

Le nouveau Plan de Transport de la SNCB 2023-2026 prévoit à partir de décembre 2025 la fin des trains IC en gare de Statte. Or, de très nombreux navetteurs montent dans les trains IC depuis la gare de Statte, notamment en provenance des communes voisines situées au nord de la gare de Huy, évitant ainsi l'engorgement du centre de Huy. Il faut en effet 15 minutes à pied entre la gare de Statte et la gare de Huy contre seulement 2 minutes en train. De plus, le parking SNCB à Statte est gratuit (contrairement au parking payant à Huy). Le risque est grand qu'une part significative des voyageurs concernés renonce à l'utilisation du train à Statte au profit de moyen de transport bien plus polluants.

1. Le gouvernement fédéral va-t-il plaider auprès de la SNCB en vue du maintien de l'arrêt des trains IC à Statte au-delà de décembre 2025? Quelles modifications allez-vous demander dans le Plan de Transport 23-26 pour la gare de Statte? Allez-vous exiger de la SNCB qu'elle se consulte avec les représentants de la Ville de Huy et des communes environnantes?

2. Quelles sont les statistiques existantes du nombre de voyageurs au départ de la gare de Statte? Quelle est la proportion du nombre de voyageurs au départ de la gare de Statte par rapport à celle de Huy dans les trains IC de 6h16, 7h16, 8h16?

3. Pourriez-vous également me préciser les horaires des trains omnibus qui s'arrêteront à Statte à partir de 2025 ainsi que le temps moyen que prendra un voyage jusqu'à Bruxelles depuis cette gare en cas de suppression des trains IC, et ce par rapport à la durée actuelle avec le passage à Statte d'un train IC par heure.

4. Enfin, une adaptation des horaires en gare de Liège et Namur est-elle prévue pour permettre aux voyageurs prenant l'omnibus à Statte d'avoir leur correspondance le plus rapidement possible à Namur ou à Liège ?

Bref, quelles sont les solutions qui s'offriront aux navetteurs dépendants de la gare de Statte pour leurs trajets quotidiens ?

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Cogolati, vous m'interrogez sur un sujet qui interpelle beaucoup les habitants de la région de Huy, de Wanze et des alentours.

Comme vous le mentionnez justement dans votre question, le nouveau plan de transport 2023-2026 de la SNCB prévoit une série d'avancées importantes pour la province de Liège, comme pour toutes les provinces. Comme pour les autres villes du réseau AnGeLiC, le réseau S autour de Liège se voit considérablement renforcé.

Ainsi, à partir de décembre 2025, la relation omnibus L01 Namur-Huy-Liège, qui deviendra la relation S45 Namur-Huy-Liège, doublera sa fréquence pour circuler toutes les demi-heures en semaine au lieu de toutes les heures. Vous savez qu'est inscrit dans la vision 2040 pour le rail cet objectif d'avoir un train toutes les demi-heures dans chaque point d'arrêt. Ce sera le cas pour cette ligne importante de la vallée mosane.

Cette adaptation se traduira pour la gare de Statte par une desserte de deux trains par heure et par sens en semaine à la place d'un train par heure. De plus, le week-end, cette relation omnibus doublera également sa fréquence, le samedi mais aussi le dimanche, et circulera donc toutes les heures au lieu de toutes les deux heures, ce qui, je pense, est appréciable.

Voici un aperçu des avancées prévues dans le nouveau plan de transport 2023-2026 de la SNCB qui ne manqueront pas de réjouir, je l'espère en tout cas, les habitants de la région et le navetteur que vous êtes.

Mais il est aussi vrai – et je ne vous apprends rien – que la SNCB, dans son nouveau plan de transport, prévoit de ne plus desservir la gare de Statte par le train IC Bruxelles-Namur-Huy-Liège. À propos de cette gare de Statte et en réponse à vos questions, la SNCB m'informe qu'en 2022, le nombre moyen de voyageurs montés en gare de Statte s'élevait à 535 par jour de semaine, à 278 le samedi et à 225 le dimanche. À titre de comparaison, en gare de Huy, ce nombre s'élevait à 1991 par jour de semaine, à 705 le samedi et à 658 le dimanche.

À la suite des nombreuses interpellations reçues, dont la vôtre, j'ai demandé à la SNCB des éléments complémentaires sur la portée de cette modification, notamment sur la différence induite au niveau du temps de parcours vers Liège, Namur et Bruxelles, sur le temps de correspondance vers Bruxelles mais aussi sur la destination finale des voyageurs montant en gare de Statte ou la gare d'origine de ceux s'y arrêtant.

J'ai également demandé à la SNCB d'organiser une rencontre avec les communes concernées. Il va de soi que je reste très attentif au suivi apporté par la SNCB à ces demandes et au résultat du dialogue entre elle et les communes concernées.

Sur la base de ces éléments complémentaires, nous étudierons, avec la SNCB, avec les communes et villes concernées, toutes les options disponibles pour continuer d'offrir aux navetteurs de la gare de Statte et de toute la région en général, une desserte ferroviaire de la plus grande qualité possible.

05.03 **Samuel Cogolati** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et pour votre attention aux interpellations qui vous ont été transmises par les nombreux navetteurs de cette gare de Statte.

Votre réponse est en partie rassurante. L'information que vous donnez est importante et contredit certaines rumeurs répandues au niveau local. Non, le plan de transport de la SNCB n'a pas encore été approuvé par le gouvernement fédéral.

Je veux être clair et formel. Je m'exprime ici en tant que député écologiste, en tant qu'habitant de l'arrondissement de Huy-Waremme et utilisateur de cette gare. Même si ce nouveau plan de transport comporte des avancées – notamment les nouveaux trains LCL toutes les demi-heures –, il ne peut être approuvé s'il implique la fin des trains IC à Statte. Cela doit être très clair. Vous l'avez rappelé, il est ici question de 535 passagers par jour. Ce n'est pas rien! Il s'agit principalement d'utilisateurs de la gare de Statte qui empruntent des trains IC.

Je veux donc vraiment vous remercier de faire de la concertation avec les communes impactées par ce nouveau plan de transport une priorité absolue. Il est très important que, dans le temps de parcours additionnel, on prenne en compte le temps total pour se déplacer à Huy depuis Statte. Il faut également tenir compte du fait qu'il faut payer un parking. En effet, à Huy, le parking de la SNCB est payant alors que ce n'est pas le cas à Statte. Il faut, par ailleurs, tenir compte du fait qu'il faut se déplacer dans les bouchons de la ville de Huy.

En tout cas, la position des communes de Huy et de Wanze est très claire. L'avis est même unanime. À l'exception d'une voix du MR, les deux conseils communaux ont dit non à la fin des trains IC en gare de Statte. C'est cette voix que je veux encore rappeler et porter ici au Parlement fédéral.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van taxi's bij de NMBS" (55036611C)**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Taxi's voor personen met beperkte mobiliteit bij de NMBS" (55036866C)**

06 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours aux taxis par la SNCB" (55036611C)**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les taxis mis à la disposition des personnes à mobilité réduite par la SNCB" (55036866C)**

06.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, in sommige gevallen, bijvoorbeeld bij de afschaffing van de laatste trein of wanneer men zijn aansluiting op de laatste trein mist waardoor men niet op zijn eindbestemming kan geraken, kan de NMBS alternatieve oplossingen op maat uitwerken voor de getroffen reizigers, bijvoorbeeld door het inleggen van een gedeeld taxibusje, een groepstaxi of een individuele taxi.

Hoe vaak werd dat systeem toegepast door de NMBS in de loop van vorig jaar? Hoeveel heeft dat gekost? Welke zijn de stations van waaruit die bijkomende dienstverlening werd georganiseerd? Hoe gaat dat in zijn werk? Is er een samenwerkingsakkoord met een specifieke firma of werkt de NMBS met een brede waaier aan firma's die intekenen op een overheidsopdracht? Hoe staat u tegenover het voorstel om hiervoor intensiever samen te werken met de regionale vervoersmaatschappijen, zodat de dienstverlening van de NMBS en van de regionale vervoersmaatschappijen beter op elkaar kan worden afgestemd?

Mijn tweede vraag gaat ook over taxivervoer, maar specifiek voor personen met een beperkte mobiliteit. De NMBS heeft onlangs haar systeem voor de assistentie van minder mobiele mensen hervormd. De punten waarop assistentie en begeleiding worden aangeboden, worden hierbij geografisch geconcentreerd. Op plaatsen waar geen dergelijke dienstverlening is geregeld of waar dat te lang zou duren, kan men ook een taxidienst inschakelen. Ook wat dat betreft, krijg ik graag een overzicht van het gebruik hiervan in de afgelopen jaren, de kostprijs en de mogelijke verbeteringen daarvan.

06.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Roggeman, de twee antwoorden werden schriftelijk bezorgd, maar ik zal ze voorlezen, want we hebben een beetje tijd.

Voor uw eerste vraag kan ik het volgende meedelen. Het aantal vervangbussen bedraagt ongeveer

1.500, er werden geen gedeelde taxibusjes ingelegd en er werden ongeveer 2.300 taxi's ingelegd.

In 2022 bedroeg de totale kostprijs voor het inleggen van vervangbussen in de specifieke gevallen die u beschrijft 1.421.000 euro. Voor de gedeelde taxibusjes is dat niet van toepassing en voor individuele taxi's bedroeg de totale kostprijs in 2022 214.000 euro.

Ik nodig u uit het bijgevoegde bestand te raadplegen. Ik zal het u na mijn mondeling antwoord bezorgen.

Er is geen vaste dienstverlener. De NMBS gebruikt zoveel mogelijk een lijst van gekwalificeerde bedrijven. Voor het jaar 2022 hebben 82 verschillende bedrijven minstens één factuur uitgereikt voor ritten met NMBS-reizigers. De NMBS heeft niet gewacht om een dergelijke samenwerking op gang te brengen. Zij zet die werkzaamheden voort en intensifieert ze, evenals alle initiatieven die tot een steeds betere kwaliteit van de mobiliteit kunnen leiden.

Artikel 68 van het openbaredienstcontract is expliciet. Het gaat over de coördinatie tussen de NMBS en andere openbarevervoermaatschappijen, om de modal shift naar de trein te bevorderen en om alle alternatieven voor de privéauto te promoten als een geïntegreerde mobiliteitsoplossing.

Voor het antwoord op uw tweede vraag over taxivervoer voor personen met beperkte mobiliteit en assistentie zal ik u de cijfers met de gevraagde gegevens bezorgen, zijnde het bedrag per jaar van de kostprijs voor de NMBS.

In het kader van de doelstellingen, geformuleerd in haar nieuwe contract van openbare dienst zet de NMBS in op autonome toegankelijkheid voor personen met een beperking als alternatief voor taxivervoer. Met andere woorden, door haar treinen in de stations toegankelijk te maken, wil de NMBS ervoor zorgen dat iedereen zelfstandig de trein kan nemen, waardoor de behoefte aan assistentie en eventuele alternatieven voor die assistentie in de toekomst zal wegvallen.

06.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord dat frappante cijfers bevat, namelijk 1.500 bussen en 2.300 taxi's voor een totale kostprijs van meer dan anderhalf miljoen euro. Ik trek uit die cijfers twee conclusies.

Ten eerste, Infrabel is de voorbije jaren overgeschakeld naar een systeem van massificatie van de werken, waardoor meer onderhoudswerken plaatsvinden op weekdagen en overdag in plaats van de vroegere praktijk van nacht- en weekendwerk. Dat zorgt natuurlijk voor bijkomende hinder en dus ook voor de nodige uitbreiding van het alternatief via bussen en taxi's.

Ten tweede, inzake de betrouwbaarheid van de dienstverlening bij de NMBS geldt: hoe groter het aantal afschaffingen, hoe ontevredener de reizigers, maar ook hoe groter de kostprijs. In dat geval zijn er immers extra compensaties nodig, zoals u hier vertelt.

Uw beleid van groeiende dienstverlening op een moment van personeelstekorten zal, naar ik vrees, ook dat probleem vergroten.

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

07 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële verliezen van Infrabel in 2022" (55036639C)

07 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pertes financières d'Infrabel en 2022" (55036639C)

07.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Mijnheer de minister, ook in 2022 leed Infrabel financieel verlies. Het verlies is met 18,2 miljoen echter veel hoger dan de 1,1 miljoen in 2021. Infrabel verklaart dit negatieve resultaat door een stijging van de loonkosten en de aankooprijzen – van vnl. energie – en door de hoge inflatie veroorzaakt door de oorlog in Oekraïne. Dit alles ondanks de extra tegemoetkoming van de federale overheid, voor een bedrag van 21 miljoen euro.*

Naast bovenvermelde cijfers is het ook opmerkelijk dat het spoor minder gebruikt werd, maar dat vooral een sterke daling van het gebruik door goederenoperators te noteren valt. Dat goederenvervoer per spoor daalde (-8,6 procent tot 11,01 miljoen treinkilometer). Ondanks de daling van het verkeer steeg de vergoeding die Infrabel kreeg van spoormaatschappijen evenwel met 11 procent tot bijna 428 miljoen euro.

Ondanks de extra inkomsten via rijpadvergoedingen en de extra tegemoetkoming door de federale overheid blijft Infrabel dus diep in het rood werken.

- 1. Welke kentering kan en zal Infrabel in 2023, onder uw leiding, kunnen nemen inzake financiële verliezen?*
- 2. Welke maatregelen nam u tot op heden om deze kentering in de hand te werken?*
- 3. Op welke financiële tegemoetkomingen kan en zal Infrabel dit jaar beroep doen vanuit federaal niveau enerzijds en vanuit EU niveau anderzijds?*
- 4. Hoe verklaart u de sterke daling van het goederenvervoer per spoor, en de bijkomende inkomstendaling, in 2022?*

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, in 2022 zal Infrabel een EBT (earnings before taxes) van 26,9 miljoen euro en een cash-EBT van -18,2 miljoen euro hebben. De gebudgetteerde EBT voor 2023 is positief, namelijk 35,3 miljoen euro. Infrabel zal de efficiëntieverbeteringen vervat in het financieel plan voor 2023-2032 uitvoeren.

Op basis van de begrotingstrajecten in het performantiecontract geniet Infrabel een bijkomende OPEX-subsidie van 876 miljoen euro voor de periode 2023-2032, waarvan 111 miljoen euro meer voor het jaar 2023 om de doelstellingen van de nieuwe contracten te kunnen realiseren. Infrabel zal in principe enkel een beroep kunnen doen op de exploitatiesubsidies voorzien in het performantiecontract. De Europese financiering is gekoppeld aan de investeringen en heeft dus geen directe impact op de resultatenrekening.

Volgens de gegevens die Infrabel in open data ter beschikking stelt, stellen we een daling van 7,5 % vast van het volume van het goedervervoer per spoor in 2022 ten opzichte van 2021. U lijkt alle gebeurtenissen te vergeten die we in 2022 hebben meegemaakt, bijvoorbeeld de oorlog in Oekraïne, de energiecrisis, de inflatie en de gevolgen daarvan voor de economie, wereldwijd en niet alleen in België.

Ik heb niet op die cijfers gewacht om maatregelen te nemen om de prioritaire doelstellingen van de regering te realiseren, met name een verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2032, in het bijzonder via het aangenomen plan voor het goederenvervoer.

07.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Het goederenvervoer per spoor kwam daarnet al aan bod bij twee voorgaande sprekers. Dat is inderdaad slechts één aspect van de slechte financiële cijfers die Infrabel in 2022 voorlegde. Het is niet de eerste keer dat Infrabel slechte cijfers presenteert en het zal waarschijnlijk ook niet de laatste keer zijn.

U antwoordt op een enigszins cynische manier, alsof ik de overstromingen, de inflatie en de crisis in Oekraïne vergeten ben. Ik ben die niet vergeten, maar ik vrees dat 2022 niet het eerste en ook niet het laatste jaar sinds mensenheugenis zal zijn waarin zich calamiteiten voordoen die invloed kunnen hebben op de werkingskosten van onze spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel.

Ondertussen zijn wij bijna in de helft van 2023 en op het terrein is er nog niet veel beterschap. Ik was vorige week te gast op het railforum in Brussel. U was ook uitgenodigd, maar u hebt zich verontschuldigd. Het ging daar vooral over het goederenvervoer. De aanwezigen daar, mensen van het terrein die wij niet hoeven te verdenken van een partijpolitieke kleur, deelden eerder mijn negativisme, namens Vlaams Belang, dan uw positivisme.

In elk geval, ik heb groene vingers en ik probeer zoveel mogelijk ecorealist te zijn, ook met betrekking tot de spoorinfrastructuur, maar ik houd er niet van dat u mij op een cynische manier negativisme verwijt. Daar houd ik echt niet van.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Samengevoegde vragen van**

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinongeval in Bilzen" (55036653C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ongeval aan een overweg in Bilzen" (55036852C)
- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinongeval in Bilzen" (55037329C)

08 **Questions jointes de**

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident de train survenu à Bilzen" (55036653C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident survenu à un passage à niveau à Bilzen" (55036852C)
- Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident de train survenu à Bilzen" (55037329C)

De **voorzitter**: Alleen mevrouw Vindevoghel is aanwezig.

08.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar mijn vraag zoals ingediend.

Mijnheer de minister,

Op een overweg in Bilzen werd een auto aangereden door een trein.

Uit beelden van het ongeval blijkt dat de bestuurster van de wagen op de overweg kwam vast te zitten doordat er aan de andere kant van de sporen ook dranghekken stonden. Bovendien gingen de slagbomen dicht, voordat ze zich in veiligheid kon brengen.

Mijn vragen aan u:

- Hoe kon het ongeval precies gebeuren?
- Welke maatregelen werden er preventief getroffen om de overweg ontoegankelijk te maken?
- Zijn de werknemers die werken uitvoeren aan of in de buurt van de sporen opgeleid om om te gaan met dit soort situaties?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, collega's, op de eerste plaats druk ik hier mijn medeleven uit aan zowel de bestuurder van de wagen als de treinbestuurder. Het voorval moet een ernstige indruk op hen hebben nagelaten. Ik hoop dat zij hier snel van bekomen. Het onderzoek loopt nog. Dus is het niet aangewezen om dieper in te gaan op de omstandigheden en oorzaken van het ongeval.

Infrabel voert de werken steeds met de nodige vergunningen en de gepaste veiligheidsmaatregelen uit. Het gaat daarbij om maatregelen inzake signalisatie en waarschuwing, veiligheidsbarrières, alsook aangepaste communicatie en coördinatie. De veiligheid van eenieder staat steeds voorop. Infrabel heeft voor zijn leveranciers ook een gedragscode ontwikkeld, waarin de maatschappij het belang van veiligheid in alle omstandigheden beklemtoont. Als er in het kader van de afschaffing van een overweg grote infrastructuurwerken worden uitgevoerd, zal er bovendien, afhankelijk van de locatie, eerst een brug of een tunnel worden gebouwd. De overwegen worden pas effectief afgeschaft, zodra het mobiliteitsalternatief in gebruik is genomen.

08.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ook ik hoop van harte dat het met de betrokken slachtoffers goed gaat. Ik heb het filmpje gezien en vraag mij af in hoeverre omwonenden of personeel voldoende op de hoogte zijn van het overwegnummer. Moeten we op dat vlak niet meer inspanningen leveren? Misschien weten getuigen niet naar wie te bellen, als er iets dergelijks gebeurt. Mag ik u suggereren om beter kenbaar te maken welk nummer men in dergelijke situaties moet bellen?

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

09 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Buggenhout" (55036688C)

09 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Buggenhout" (55036688C)

09.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, uit de regionale roadshows van de NMBS over het nieuwe vervoersplan bleek dat de NMBS van plan is om de stationsparking aan het station van Buggenhout onder handen te nemen. Terecht, want die is aan een grondige opfrisbeurt toe.

Op welke termijn plant de NMBS de start van die werken en wat houden die in? Zal die parking ook betalend worden? Indien ja, heeft men daarover overlegd met het lokale bestuur van Buggenhout? Hoeveel bedraagt de geraamde kostprijs van die werken?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, de NMBS heeft mij laten weten dat de werken aan de parkeerzone aan de noordzijde van het station een gevolg zijn van de gerealiseerde werken aan de sporen en de perrons van het station. De vernieuwing van de perrons, met inbegrip van de daarnaast gelegen fietsstallingen werden immers samen met de sloop van de brandweerkazerne en het stationsgebouw gerealiseerd. De afbraak van beide gebouwen noodzaakte een gewijzigde organisatie van de parkeerzone aan de noordzijde van het station.

Er zijn verschillende overlegmomenten geweest tussen Infrabel en de NMBS en de gemeente Buggenhout in 2021 en 2022. Tijdens deze besprekingen zijn zowel de intussen gerealiseerde werken aan de sporen, perrons en fietsstallingen besproken als de geplande werken aan de noordelijke parkeerzone.

Het is niet voorzien om de parking betalend te maken. Het gaat immers om aanpassingswerken aan een kleinere parking. Het merendeel van de parkings bevindt zich aan de zuidkant van de perrons, waarvoor momenteel geen werken gepland staan. Het betreft een gezamenlijk project van de NMBS en de gemeente Buggenhout. De kosten voor dit project zijn ingeschreven in het meerjareninvesteringsplan.

09.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het is goed dat men die parking niet betalend maakt naar aanleiding van de werken. Dagelijks maken 600 reizigers gebruik van dat station, dat pal in het centrum van Buggenhout ligt. Indien men de parking betalend zou maken, zou dat onvermijdelijk een impact hebben op de mobiliteit. U hebt geen antwoord gegeven op mijn vraag over de timing. U verwees naar het bredere kader van het meerjareninvesteringsplan, maar dat behelst wel tien jaar. Ik hoop dus dat men daar binnenkort de werken zal aanvangen en niet pas in 2032, want dan zijn we nog ver van huis.

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

10 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ondersteuning voor nachttreinoperatoren" (55036741C)

10 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le dispositif d'aide aux opérateurs de trains de nuit" (55036741C)

10.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, enkele weken geleden had ik een heel interessant gesprek met Elmer van Buuren, de directeur van European Sleeper, de uitbater van de nieuwe nachttrein naar Berlijn. Hij vertelde mij dat de nieuwe subsidieregeling die u hebt uitgewerkt ter ondersteuning van nieuwe treinoperatoren een welkom duwtje in de rug is. Even belangrijk vindt hij

echter praktische ondersteuning door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegmaatschappij en ook daarvoor gaf de heer van Buuren een aantal oprechte complimenten aan Infrabel en de NMBS, die ik via u graag overmaak aan beide spoormaatschappijen.

De heer van Buuren noemde nog twee aandachtspunten, waarover ik enkele vragen heb. Kleine spoorbedrijven hebben nood aan meer zekerheid op lange termijn. Het model waarbij jaar na jaar rijpaden moeten worden aangevraagd, werkt goed voor grote operatoren, maar betekent voor kleine toetreders op het spoor een groter risico. Mijnheer de minister, hoe ziet u dat? Zijn andere modellen die meer perspectief kunnen bieden werkbaar? Hoe wordt daarover gesproken op Europees niveau?

Een tweede aandachtspunt is dat de nachttreinen overdag op een plek gestald moeten kunnen worden waar zij schoongemaakt en bevoorraad kunnen worden door cateringdiensten, zodat ze de nachtdienst kunnen aanvangen. Vooralsnog werd een dergelijke locatie nabij Brussel nog niet gevonden door de NMBS of Infrabel. Dat is nochtans cruciaal als we Brussel ook willen uitbouwen tot een hub voor nachttreinen. Mijnheer de minister, welke mogelijkheden zien de NMBS en/of Infrabel om daarvoor op korte termijn een oplossing te bieden?

Tot slot, volgend jaar neemt België het Europees voorzitterschap waar. In de Europese Raad voor ministers van Mobiliteit zult u bijgevolg een rol kunnen spelen inzake agendasetting. Hoe zult u van meer internationaal treinverkeer en ook de ondersteuning van nachttreindiensten een agendapunt maken?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, wij delen een passie voor nachttreinen en de ambitie om die beter te ondersteunen. Ik was op 26 mei aanwezig bij het vertrek van de eerste nachttrein van de European Sleeper naar Berlijn en kan dus getuigen over de positieve *vibes* voor de realisatie van die nieuwe verbinding. Omdat het hier gaat over nieuwkomers in de spoorwereld, kan ik hen alleen maar feliciteren. Het opstarten van een nieuwe nachttreinverbinding is een prestatie, die respect verdient. Tijdens mijn gesprek met de heren van Buuren en Engelsman, de twee oprichters van European Sleeper, getuigden zij over de vele hindernissen die zij ondervonden, maar ook over de steun die ze onder andere van Infrabel en de NMBS hebben gekregen. Zij waren ook blij met de onlangs goedgekeurde wettekst ter zake.

Bij de voorbereiding van de wet houdende de steun voor het reizigersvervoer per nachttreinen heeft de FOD Mobiliteit met de verschillende actoren in de sector samengezeten. Uit die gesprekken kwam naar voren dat er verschillende hinderpalen zijn. Uiteraard moet, zoals voor elk bedrijf, het financiële plaatje kloppen. Daarnaast werd ook vaak verwezen naar het gebrek van een tweedehandsmarkt voor rollend materieel en naar het probleem van de beschikbaarheid van rijpaden op langere termijn. Het is voor een nieuwkomer op de markt heel moeilijk om een stabiele bedrijfsvoering op te bouwen en dus investeerders te overtuigen, als hij geen langetermijnvisie heeft en zekerheid kan bieden.

Voorts is het ook belangrijk om naast het geboekte rijpad steeds over een alternatief traject te beschikken, bijvoorbeeld in geval van werken op het spoor. Op het moment wordt op het niveau van de Europese Unie een oplossing gezocht voor het gebrek aan inzicht in de beschikbaarheid op een langere termijn dan een jaar. Ik zal daaraan voortwerken tijdens ons voorzitterschap vanaf 1 januari 2024.

Een andere hinderpaal voor de infrastructuurbeheerders in Europa voor de terugkeer van de nachttrein, is de beschikbare capaciteit. Terwijl voordien capaciteit moest worden toegewezen voor passagiersvervoer, vrachtvervoer en onderhoud van sporen, komt daar met de terugkeer van de nachttrein een vierde factor bij. Bovendien rijdt de nachttrein per definitie 's nachts, op een moment dat infrastructuurbeheerders traditioneel hun onderhoud inplannen. De planning van de onderhoudswerken in de verschillende landen moet dus goed op elkaar afgestemd worden.

Een ander probleem waarmee nachttreinoperatoren geconfronteerd worden en dat in de eerste plannen misschien onvoldoende aandacht gekregen heeft, heeft te maken met het feit dat de nachttrein specifieke infrastructuur nodig heeft. Concreet, om de nachttrein te bevoorraden en klaar te maken, moet er minstens gedurende 4 uur een lang spoor, van meer dan 250 meter, beschikbaar zijn, dat uitgerust is met een wc-ledigingsinstallatie, watertoevoer en een toegang tot de weg in de buurt van het spoor. De toegang tot de weg en het spoor moeten het mogelijk maken om de trein in alle veiligheid voor te bereiden en klaar te maken. De installaties werden met het uitfasen van de nachttrein in de

jaren 90 mee afgebouwd. Dat maakt dat ze nu opnieuw dienen opgebouwd te worden.

Dat alles maakt de uitdaging voor projecten als European Sleeper niet klein. Ik ben er echter van overtuigd dat ze met de steun van de Belgische regering en de minister van Mobiliteit, via de daaromtrent goedgekeurde wet en de medewerking van NMBS en Infrabel, een mooie dienst kunnen aanbieden aan de Belgische en Europese reizigers.

Mevrouw Buyst, ten slotte kom ik aan uw vragen over het Europees voorzitterschap. De steun aan het internationale treinverkeer en nachttreinen zal ook op mijn agenda staan. Ik zal daarvoor maximale publiciteit geven aan de Belgische wet met betrekking tot nachttreinen, wat ik trouwens al doe, zodat de collega-ministers van Mobiliteit van andere Europese landen zich hierdoor kunnen laten inspireren om gelijkaardige voorstellen te laten goedkeuren.

Bovendien vraag ik elke keer aan de Europese Commissie om steun te geven aan die demarche en om nachttreinverbindingen in het algemeen te ondersteunen. Ik kijk alvast uit naar mijn eerste rit op de nieuwe verbinding richting Berlijn. Leve de nachttrein!

10.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank u wel. Wij zien inderdaad beiden het nut van nachttreinen in. U maakt dezelfde analyse als ikzelf over de drempels voor de nachttreinoperators.

Het klopt ook dat de financiële steun die zij op basis van uw wet krijgen, zeker een meerwaarde is. Ik ben blij te vernemen dat er overleg is op Europees niveau over de inplanning op lange termijn van het gebruik van rijpaden.

Ik heb u niets horen zeggen over de andere drempel, met name dat nachttreinen overdag gestald moeten worden om onder andere schoongemaakt te worden en de catering te bevoorraden. Ik ga ervan uit dat u NMBS en Infrabel zult vragen om op zoek te gaan naar een locatie daarvoor in de buurt van Brussel.

Ten slotte ben ik tevreden dat u tijdens het Europees voorzitterschap het thema van de nachttreinen op de agenda behoudt. Ter zijde, ik dring erop aan dat u ook de rechten van de passagiers blijft aankaarten. Op dit moment worden passagiers namelijk niet vergoed, als ze hun aansluiting missen. Ook de afhandeling van bagageproblemen brengt een hele rompslomp met zich. Daar is een oplossing voor nodig op Europees niveau en ik ga ervan uit dat u die kwesties ook zult opnemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reserveringsplicht voor de IC-trein Brussel-Amsterdam" (55036742C)

11 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation de réservation pour les trains IC Bruxelles-Amsterdam" (55036742C)

11.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Deze vraag gaat niet over een nachttrein, maar over een internationale verbinding, al is het met een buurland, tot in Amsterdam. Deze zomer zullen reizigers met een Early Birdticket voor een treinreis tussen België en Nederland moeten reserveren voor een specifieke trein. Dat maakte de nv Nederlandse Spoorwegen onlangs bekend. Dat is een erg vreemde beslissing als we van de trein een logische keuze willen maken voor reizen binnen Europa. Waarom blijven we het mensen die een duurzame keuze maken – reizen naar Nederland met de trein – moeilijker maken, met opnieuw een drempel? Minder flexibiliteit is niet wat reizigers zal motiveren om de trein te kiezen in de plaats van de wagen. Op de koop toe zal reizen in de spits of in het weekend ook duurder worden. Reizigersorganisaties Rover en TreinTramBus reageren alvast teleurgesteld.

Kent u de overwegingen van de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS om de reserveringsplicht en duurdere prijzen in te voeren? Hoe reageert u op die beslissing? Hoe kunnen we de trein voor grensoverschrijdend verkeer volgens u aantrekkelijker maken? Welke maatregelen zijn daartoe nodig?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Ik heb begrip voor de reactie van Rover en TreinTramBus. Ik heb van de NMBS hierover de volgende uitleg gekregen.

De voorbije jaren en maanden merkten de NMBS en de NS steeds meer dat bepaalde treinen tussen Brussel en Amsterdam overvol zitten, terwijl er in andere treinen nog heel wat plaats beschikbaar is. Het Early Birdticket dat de reiziger koopt, is daarom geldig voor een welbepaalde trein.

De NMBS deelt mij mee dat reizen in de spits of in het weekend niet duurder wordt, integendeel. Om aan alle klanten een zo comfortabel mogelijke reis aan te bieden en tegelijkertijd reizen op *off-peak* treinen aantrekkelijker te maken, werd beslist om vanaf deze zomer ook aan boord van de IC Brussel-Amsterdam reizen in *off-peak* treinen soms nog goedkoper te maken. Zo verlagen de NS en de NMBS de Early Birdtarieven in het weekend en zal je al vanaf 26 euro een enkele reis tussen Brussel en Amsterdam kunnen boeken, in de plaats van 37,5 euro.

De beschikbaarheid van de vroegboektarieven wordt ook uitgebreid. Zij zullen beschikbaar blijven tot vijf dagen voor de reisdatum, in plaats van zeven dagen voordien. Op die manier willen de NMBS en de NS meer comfort bieden tegen een voordeliger prijs voor wie een rustiger trein kiest.

Wij hebben het daarnet al gehad over de steun aan nachttreinoperatoren, die past in een beleid reizen per internationale trein te stimuleren. Er wordt aan nog andere grensoverschrijdende verbindingen gewerkt. Zo ligt er een verhoging van het aanbod van treinen naar Nederland op tafel.

Verder hebben wij het al gehad over de nieuwe drielandentrein, die zal rijden door België, Nederland en Duitsland vanaf december van dit jaar. Daar verheug ik mij op.

11.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank u wel. Als wij van de meest ecologische keuze de meest logische keuze willen maken, namelijk de trein nemen als men naar Nederland wil, moeten wij ervoor zorgen dat de klantenservice top is. Dan ben ik inderdaad blij te vernemen dat de ticketprijzen niet duurder zullen worden, maar dat wie de kans heeft te reizen in de daluren, een lagere prijs zal moeten betalen.

Flexibiliteit blijft echter een heel belangrijke voorwaarde om die logische keuze voor de trein te maken. Ik betreur dus dat men moet reserveren voor zo'n trein. Ik begrijp natuurlijk dat men overvolle treinen wil vermijden, maar ik vraag mij af of er geen andere manieren zijn om die te vermijden.

Ik hoop alsnog dat de NMBS en de NS hier verder over willen nadenken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Samengevoegde vragen van**

- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wetsontwerp betreffende de procedure voor het afschaffen van overwegen (stand van zaken)" (55036754C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitblijven van een uitvoeringsbesluit met betrekking tot de afschaffing van overwegen" (55036864C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitblijven van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de afschaffing van overwegen en de impact ervan" (55036971C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wetsvoorstel betreffende de spoorovergangen" (55037147C)

12 **Questions jointes de**

- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de loi relatif à la procédure de suppression de passages à niveau (état d'avancement)" (55036754C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence d'arrêté d'exécution concernant la suppression de passages à niveau" (55036864C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de l'absence d'arrêté d'exécution concernant la suppression des passages à niveau" (55036971C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La proposition de loi concernant les passages à niveau" (55037147C)

12.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *Op 17 november 2022 werd het Wetsontwerp betreffende de procedure voor het afschaffen van overwegen in de Kamer aangenomen (WO55K1880). Nadat het heel wat voeten in de aarde had gehad om zover te geraken, blijkt dat de verdere concretisering ervan uitblijft. U wijt dit aan een administratieve fout op uw kabinet. Dit roept alvast vragen op en versterkt minstens de perceptie dat Infrabel dit wetsontwerp slecht verteert.*

Wat is de stand van zaken op vandaag?

Hoe zal u die zogenaamde "administratieve" fout rechtzetten?

Hoe zal u er - als bevoegd minister - voor zorgen dat Infrabel afgeraakt van het beeld als zou zij dit wetsontwerp ongunstig genegen zijn, en daar ook naar handelen?

De **voorzitter**: Mijnheer Roggeman, verwijst ook u naar de tekst van uw vraag? Ik probeer het maar.

12.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Neen, mijnheer de voorzitter, want ik vind dit wel een belangrijk dossier met een nogal frappante gang van zaken. Ik wens zelfs een beroep te doen op uw welwillendheid in verband met de spreektijd.

Mijnheer de minister, op 17 november 2022 werd in de plenaire vergadering een wet goedgekeurd tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie voor de spoorwegen voor de herziening van de procedure voor de afschaffing van een overweg. De publicatie van een wet is normaal gezien een formaliteit, maar in dit geval heeft de publicatie meer dan een half jaar op zich laten wachten. Pas na publiek ongenoegen in de pers van mevrouw Verhaert, hier ook aanwezig, en mijzelf, verscheen de wet alsnog in het *Belgisch Staatsblad*, twee weken nadien. Een tweetal weken vertraging kan al eens gebeuren, maar dat de publicatie een half jaar uitblijft, is echt uitzonderlijk. Dat de regering niet overgaat tot de publicatie van goedgekeurde wetten, kan eigenlijk niet. Dergelijke praktijken horen thuis in andere regimes dan het onze.

U hebt daarop gereageerd in *Gazet van Antwerpen*, waaruit ik citeer: "'Het gaat om administratieve redenen, waarvoor wij ons excuseren', laat minister Gilkinet via zijn woordvoerder weten. Wat die redenen precies zijn, zegt het kabinet niet."

Ik heb zelf gewezen op de context, met name dat Infrabel tegenstander was van die wet. Dat is een publiek geheim, iedereen weet dat, ook al schudt u nu het hoofd. De dossiers van Infrabel worden op uw kabinet behartigd door mensen gedetacheerd van Infrabel. Dat is een objectief feit dat ook al in de pers heeft gestaan.

U zegt dat die feiten er niets mee te maken hebben en irrelevant zijn. U verklaart dat de vertraging te wijten is aan administratieve redenen. Ik ben dan wel benieuwd naar die administratieve redenen. De wet werd op 6 december 2022 ondertekend door de Koning en dezelfde dag bekleed met 's lands zegel, zoals dat heet, door het kabinet van minister Van Quickenborne. Volgens de gebruikelijke procedure

keert de wet daarop terug naar het kabinet van de vakminister, in dit geval uw kabinet, van waaruit de wet verzonden wordt naar het *Belgisch Staatsblad*. Daar is het blijkbaar verkeerd gelopen, die wet is blijven liggen. Een wet, bij stemming goedgekeurd door het Parlement en ondertekend door de Koning, is op uw kabinet een half jaar blijven rondslingeren. Hoe kan dat? Wat is dat administratief probleem?

Hoe kan het dat dat administratief probleem plots is opgelost, de week nadat wij dat aanhalen in de pers? Mirakel! Die administratieve problemen zijn blijkbaar niet van toepassing bij andere wetten. Diezelfde 17 november werd hier immers nog een andere wet goedgekeurd, een wetsontwerp van uzelf, over beroepsmogelijkheden tegen de immobilisering van een voertuig. Dat wetsontwerp kwam van uw kabinet en daarmee was er geen enkel administratief probleem: het werd netjes verzonden naar het *Belgisch Staatsblad* en gepubliceerd. Dan zijn die administratieve problemen ineens afwezig. Sindsdien zijn er nog drie wetten geweest die u als minister mee moest ondertekenen. Opnieuw was er geen enkel probleem bij de publicatie. Die ene wet waar Infrabel tegen was, toevallig die, en die het Parlement heeft doorgedruwd tegen de wil in van Infrabel, raakte echter maar niet gepubliceerd. Als dat niets te maken heeft met de detachering vanuit Infrabel, wat was dan wel de reden?

Ik heb nog een tweede vraag, over het koninklijk besluit. We zijn nu acht maanden na de goedkeuring, anderhalve maand na de publicatie in het *Belgisch Staatsblad*. De wet kan niet volledig worden toegepast, omdat u daarvoor nog geen KB hebt genomen. KB of geen KB, de wet is de wet en moet worden gevolgd. Erkent u dat in de hiërarchie der normen een wet voorrang krijgt op een akkoord tussen Infrabel en een lokaal bestuur, waardoor principiële akkoorden die niet overeenstemmen met die wet, zonder voorwerp worden? Bent u het verder met mij eens dat lopende procedures tot afschaffing van een overweg die niet verlopen overeenkomstig de nieuwe wet, ook niet legaal zijn? Met andere woorden, wat als vandaag een overweg wordt gesloten op een manier die de wet schendt? De motivatie en toetsing aan het algemeen belang, het openbaar onderzoek, het onderzoek naar de mobiliteitsimpact, de afweging van ruimtelijke behoeften: wat gebeurt er als die stappen worden overgeslagen? Is dat legaal? Kan Infrabel dan, bij ontstentenis van een KB, de overweg sluiten? Ik denk het niet, maar graag krijg ik uw visie daarop?

Ten derde, wat is de stand van zaken van het vereiste koninklijk besluit? Moeten wij daaromtrent opnieuw administratieve problemen verwachten? Zal er administratief uitstel op komen? Is het uw ambitie om dat zelf nog in orde te brengen of zult u het doorschuiven naar volgende regeringen? Als u het zelf wilt doen, wanneer mogen wij dan de publicatie verwachten?

Tot slot, bent u het, al het voorgaande in overweging genomen, ermee eens dat er vandaag geen enkele gelijkgrondse overweg rechtsgeldig gesloten kan worden zolang er geen koninklijk besluit is dat uitvoering geeft aan de wet?

12.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, het klopt dat wij ons ongenoegen hebben geuit in de pers, maar u was daarvan vooraf al op de hoogte, omdat ik u erover een brief heb gestuurd. Ik hoop dat u vooral naar aanleiding daarvan de nodige actie hebt ondernomen.

Ik heb die brief gestuurd omdat het mij opviel dat de mensen van Infrabel in eender welke discussie – bij de vervoerregio en de Stuurgroep Middenkempem van de provincie – totaal niet op de hoogte waren. Bij de overlegmomenten in april en maart viel mij dat op. Toen begon het mij te dagen dat er echt een probleem was. Het heeft enorm lang geduurd om die wet erdoor te krijgen. Dat er dan nog eens zes maanden wordt gewacht met de publicatie ervan, zorgt toch voor enige frustratie bij mij. Er zijn dus heel wat redenen om hierover vragen te stellen.

Daarnaast heb ik ondertussen vernomen dat er een arrest van het Grondwettelijk Hof zou zijn. Ik hoop en ga ervan uit dat u de wet ten volle zult verdedigen.

Hoe ver staat het met de opmaak van de procedure voor een administratief beroep en met de regels voor de adviesvraag en het openbaar onderzoek? Wanneer zal dat per KB geregeld zijn?

Ten slotte, hoe moet een sluiting van een spoorovergang in de tussentijd worden aangepakt?

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken van dit belangrijke en ingewikkelde dossier?

12.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, mijnheer Roggeman, het Parlement en de commissie hebben goed werk geleverd, waarvoor dank aan de leden van de commissie, die de voorbije drie jaar verschillende vragen hebben gesteld over de regelgeving inzake overwegen, een belangrijk onderwerp.

De wet tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen werd in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd op 26 mei 2023. Ik ben het ermee eens dat het wat te lang heeft geduurd. Mijnheer Roggeman, het is echter te gemakkelijk om een intentieproces te maken.

Parallel aan deze wet werkt mijn kabinet met de FOD Mobiliteit aan een volledige hervorming van de regelgeving om de veiligheid aan overwegen verder te verbeteren en het overleg met lokale besturen te faciliteren. Dat zijn belangrijke verbeterpunten, zowel voor mij als voor u. Het wetsontwerp zal binnenkort ter raadpleging aan de gewesten worden voorgelegd als eerste fase van de wetgevende procedure.

We hebben niet gewacht op de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* om de KB's voor te bereiden. Intussen worden ook de vereiste uitvoeringsbesluiten voorbereid met de FOD Mobiliteit. Een eerste KB inzake de modaliteiten van de adviesaanvraag aan de gemeente of het gewest is klaar. Daarover zullen adviezen worden gevraagd zoals het hoort.

Een tweede besluit betreft het openbaar onderzoek, maar dat betreft een bevoegdheid van de gewesten. Die wetgevende procedure vraagt nu eenmaal tijd, maar de wet is duidelijk. Zolang de KB's niet zijn aangenomen en in werking zijn getreden, zijn de voorziene procedures niet toegankelijk. Mevrouw Verhaert, dat verhindert niet dat ik de wet zal verdedigen zoals ik dat als minister moet doen, dat is de logica zelf.

Tot slot kan een belanghebbende intussen wel beroep aantekenen bij de Raad van State tegen een beslissing van Infrabel tot afschaffing van een overweg als Infrabel de principes bepaald in artikel 19 van de wet niet in rekening heeft gebracht en geen advies heeft gevraagd aan de gemeente. Dat is de huidige procedure, maar wij willen en zullen de procedure nog verbeteren op basis van de hier goedgekeurde wet en van de complementaire wet die de FOD Mobiliteit voorbereidt. Dat staat in mijn algemene nota en is ook een duidelijke vraag van de commissie voor Mobiliteit en van het Parlement.

12.05 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U zei dat dit een belangrijk en ingewikkeld dossier is. Ik ben het ermee eens dat dit een belangrijk dossier is, maar in de praktijk zou het toch niet zo ingewikkeld moeten zijn als wij het voorgeschoteld krijgen. De discussie over de problematiek van het sluiten van de overwegen is al drie jaar aan de gang. Over de partij- en ideologische grenzen heen zitten we vaak op dezelfde golflengte en veel mensen hebben op zijn zachtst gezegd twijfels over de welwillendheid van Infrabel om in dialoog te gaan met lokale en regionale overheden.

U doet er vanuit uw positie alles aan om die ongerustheid en argwaan weg te nemen. Wat gebeurt er echter als er dan eindelijk iets concreets wordt goedgekeurd, waarover ik in mijn stemmotivatie al de nodige argwaan liet doorschijnen? Door een administratieve blunder krijgen al die negatieveelingen gelijk, al die mensen die argwaan voelen over de welwillendheid van Infrabel. Dat is op zijn zachtst gezegd een valse start in dit dossier van de sluiting van de spoorwegovergangen. Het nieuwe wetsvoorstel zal in de praktijk moeten worden omgezet, rekening houdend met de mensen op het terrein zelf en met hoe de burger daarmee in het kader van regionale en lokale mobiliteit in de praktijk zal worden geconfronteerd. Ik vrees dat dit niet zo vlot zal verlopen als u het laat uitschijnen.

12.06 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het verwondert me dat u geen verklaring of reden geeft voor het uitblijven van die publicatie. Dat kan veelzeggend zijn. U zegt dat er geen sprake is van kwade wil. Ik wil dat gerust aannemen, mijnheer de minister, maar wat is dan wel de reden? Ik mag geen intentieprocessen maken. Dat is oké, maar geef dan een verklaring. Wat is het probleem? Is dat zo gênant dat het niet geweten mag zijn? Wat is er eigenlijk aan de hand? U wilt het duidelijk niet

vertellen.

Het is wel een feit dat uw kabinet gedurende een halfjaar een basistaak genegeerd heeft. Men is pas in actie geschoten, nadat de oppositie en de meerderheid het probleem aangekaart hebben. Mijnheer De Spiegeleer sprak van een hinderlijk effect voor de welwillendheid. Ik til daar veel zwaarder aan. Als de uitvoerende macht de uitvoering weigert van de besluitvorming van de wetgevende macht, dan rijst er een democratisch probleem. Dat kan men niet zomaar negeren.

U zegt ook dat de huidige procedure van toepassing blijft zolang het KB uitblijft. Dat vind ik verwonderlijk, aangezien er nu inmiddels ten langen leste een gepubliceerde wet is, die wel degelijk stappen voorschrijft. Ik zie geen enkele reden waarom een wet niet van toepassing zou zijn. Er is ook geen overgangsbepaling die de inwerkingtreding pas voorziet na de publicatie van een KB. De stappen die daarin opgenomen zijn rond openbaar onderzoek, mobiliteitsimpact, algemeen belang enzovoort, die zijn vandaag in voege. Ik hoop dat u ook op dit punt de bestaande wetgeving nu correct zult uitvoeren.

12.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik heb al over heel veel dossiers vragen gesteld en er zijn al heel veel beloftes gedaan, maar stilaan begin ik toch te beseffen dat het veelal om loze beloftes gaat. Ook in dit dossier hebben wij al veel intenties gehoord en zijn er al veel discussies gevoerd. Ook bij Infrabel heeft men gezegd dat men voor een betere samenwerking met lokale besturen gaat.

Als politica hou ik ervan om de beloftes die ik doe ook waar te maken, zeker ook op lokaal niveau. Ik wil een aantal voorbeelden geven. We hebben in maart een overleg gehad over de mobiliteitsstudie Middenkempen met de provincie. Infrabel was daar ook aanwezig. Er vond een discussie met de gemeente Tielen plaats, waarin de arrogantie van Infrabel, de ivorentorenmentaliteit over een spoorwegovergang, mijn mond deed openvallen. Ik vraag mij dan af of zij enig besef hebben van wat hier in het Parlement gebeurt en van de discussie die wij hierover met u voeren. In hoeverre nemen zij dat allemaal mee?

Hetzelfde verhaal zagen wij met de Vervoerregio Kempen, toch ook een belangrijke instantie, met de streefbeeldstudie over onze gemeente Grobbendonk, waarover heel duidelijk geen akkoord is. We zien daar alweer een arrogantie van Infrabel tegenover de lokale besturen en tegenover het Parlement. Ik val daar van achterover.

Dan was er ook een dossier in onze gemeente om veilige fietspaden naar het station aan te leggen. Infrabel heeft daarin tot drie keer zijn kat gestuurd in de coördinatievergadering. Dat maakt ons razend. Dat zeg ik eerlijk. Dat zorgt ervoor dat die werken tot drie maanden vertraging hebben. Ik kan dat niet vatten.

Men maakt veel beloftes, maar het zou fijn zijn als die ook waar worden gemaakt. Ik tracht dat als politica te doen. Het zou mooi zijn als we dat allemaal doen.

12.08 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, ik wil graag meer informatie van u krijgen over de afwezigheid van Infrabel op een vergadering over een fietsroute naar het station, zodat ik Infrabel daarover rechtstreeks kan interpelleren. Dat is een prioriteit voor mij.

12.09 Marianne Verhaert (Open Vld): Het is jammer genoeg niet de eerste keer in dat dossier. Ik geef het u graag door.

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

13 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van de resolutie 55K0944 en de bouw van fietssnelwegen" (55036758C)

13 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en oeuvre de la résolution 55K0944 et la construction de pistes cyclables rapides" (55036758C)

13.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het ging daarnet over de arrogantie en de ivorentorenmentaliteit van Infrabel. Ook in het voorliggende dossier merken wij dat Infrabel zich bij herhaling presenteert als een onaantastbare staat in de staat. Met mijn vraag knoop ik aan bij de resolutie over de samenwerking met de NMBS en Infrabel bij de realisatie van fietssnelwegen, die we drie jaar geleden unaniem goedkeurden.

Destijds kaartte een heel breed panel naar aanleiding van de tekst namelijk de erg moeilijke samenwerking met Infrabel aan. Infrabel vraagt in ruil voor zijn medewerking aan de bouw van fietssnelwegen, die het bedrijf niet zelf hoeft te financieren, de sluiting van overwegen, financiële vergoedingen en bepaalde concessies. De vertegenwoordigers van de VVSG hadden het over chantagepraktijken. In de resolutie vroegen we uitdrukkelijk om dergelijke praktijken achterwege te laten.

Infrabel is het probleem altijd blijven ontkennen. Voor het bedrijf is er niks aan de hand. Het waant zichzelf constructief. Ondanks de unanieme goedkeuring van de resolutie in plenum bereiken mij nog steeds berichten dat Infrabel weigert zich naar de resolutie te schikken en weigert zich aan te passen aan eender wat, laat staan aan het standpunt van de volksvertegenwoordiging. Het weigert dus medewerking te verlenen aan de bouw van fietssnelwegen, tenzij overwegen worden gesloten. Onder andere in mijn eigen stad is dat het geval.

U hebt in 2022 verklaard dat u een overleg had gepland met de Vlaamse provincies over de tweede themasessie fietssnelwegen. U wou tegen de zomer van 2022, dus inmiddels een jaar geleden, duidelijke afspraken met alle partners.

Hoe staat het met die duidelijke afspraken?

Deelt u het standpunt van het Parlement, dat mee werd gesteund door uw groene fracties Groen en Ecolo of ontkent u net als Infrabel dat er op dat vlak een probleem is?

Geeft u prioriteit aan de bouw van fietssnelwegen? U verklaart zich regelmatig een voorstander van het gebruik van de fiets. Wenst u dat ook hier door te trekken?

Wat hebben de themasessies rond de fietssnelwegen opgeleverd?

Welke afspraken worden gemaakt met Infrabel om de resolutie uit te voeren? Welke verdere stappen worden overwogen?

Hoeveel overeenkomsten die ook sluitingen van overwegen betreffen, zijn er sinds de goedkeuring van de resolutie gesloten tussen Infrabel en lokale besturen?

Bij welke dossiers over fietssnelwegen of delen ervan weigert Infrabel zijn medewerking te verlenen aan lokale overheden, omdat het van mening is dat er bijkomende voorwaarden vervuld moeten worden, bijvoorbeeld de sluiting van overwegen?

13.02 **Minister Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, ik steun absoluut de uitbouw van de fietssnelwegen met een aangepaste fietsinfrastructuur voor de *first and last mile*, wat de keuze voor de combinatie van de trein en de fiets vergemakkelijkt. Daarom vormen fietssnelwegen een apart onderdeel van Be Cyclist, het allereerste actieplan ter promotie van de fiets van een federale regering in België.

De NMBS en Infrabel hebben vooral een missie rond het spoorbeleid. Niet elke lokale vraag om grond te gebruiken voor fietsinfrastructuur, kan daarom positief beantwoord worden. Dat is ook logisch. De NMBS en Infrabel zijn echter sinds jaren constructieve partners voor de gewesten, provincies en lokale overheden voor de uitbouw van fietssnelwegen langs het spoor of op voormalige spoorlijnen.

Dankzij de twee bedrijven staan wij eveneens al vrij ver. België is momenteel een echte kampioen wat de aanleg van die infrastructuur betreft. Ten bewijze, tot vandaag werd al 1.216 kilometer fietspaden langs of op gronden van de spoorwegen aangelegd. Dat is een enorm cijfer in het licht van het feit dat beide bedrijven momenteel in totaal 3.600 kilometer spoorlijnen beheren.

We willen het nog beter doen. Ik wil de aanleg van fietssnelwegen versnellen en andere overheden bij de aanleg ervan ondersteunen. Wij hebben dat punt voor Infrabel duidelijk vastgelegd in het nieuwe performantiecontract, met name in artikel 65. Ik citeer: "In dat opzicht verleent Infrabel zijn medewerking aan de projecten die door andere overheden worden opgestart voor de aanleg van fietspaden langs de spoorlijnen. Bij de uitvoering van deze projecten wordt rekening gehouden met het bevoegdheidsdomein van elke deelnemer. De uitvoering garandeert ook dat de veiligheidsnormen worden nageleefd en dat de toegang van Infrabel tot zijn installaties gewaarborgd blijft."

Ik wil ook nauwer samenwerken met de gewesten. Op mijn initiatief heeft de Interfederale Fietscommissie al twee keer over het thema fietssnelwegen langs het spoor gesproken. Infrabel en NMBS waren daarbij aanwezig. Dat is helemaal nieuw. In 2022 werkte de commissie verschillende aanbevelingen uit. Er wordt onder andere aanbevolen om bepaalde gegevens beter uit te wisselen, contactpersonen duidelijk te identificeren en nieuwe overeenkomsten te sluiten.

Als eerste stap ter concretisering van de aanbevelingen heb ik aan de FOD Mobiliteit de opdracht gegeven om de onlangs gedefinieerde contactpersonen voor de eerste keer samen te brengen. Dat gebeurde in januari van dit jaar. Daarbij spraken de vertegenwoordigers van de federale en van drie gewestelijke administraties met Infrabel en NMBS over concrete procedures en projecten. Ook de gewesten begrijpen alsmaar beter dat de twee bedrijven constructief meehelpen waar mogelijk, ook al kan her en der een lokale vraag niet positief beantwoord worden, door de prioriteit van het spoorverkeer op het gebruik van de gronden van de twee bedrijven.

De komende maanden volgen er nog concrete maatregelen. Ik nodig u uit om over een paar maanden kennis te maken met het finale evaluatierapport van het fietsactieplan Be Cyclist, dat in september van dit jaar wordt afgewerkt en uitgebracht. Ik zal graag naar de commissie komen om dat nader toe te lichten.

13.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u formuleert een zeer mooi antwoord, maar ik wou dat het de realiteit op het terrein weerspiegelde. Dat is echter niet het geval. Dat niet elke lokale vraag naar ruimtegebruik op terreinen van Infrabel positief beantwoord kan worden, is een evidentie. Dat wordt ook niet verwacht. Het frappante is dat het vaak enkel positief beantwoord kan worden in ruil voor geld of concessies. Daar zit het probleem.

Als een grond niet gebruikt kan worden wegens infrastructurele omstandigheden, omdat die bestemd is voor andere doeleinden, dan is dat maar zo en moet er een andere oplossing gezocht worden. Als een grond evenwel enkel ter beschikking wordt gesteld in ruil voor compensaties, met andere woorden, als Infrabel weigert mee te werken tenzij de gemeenten plooiën, dan rijst er hier toch een groot probleem. En dat is nog steeds de praktijk.

Ondanks de resolutie, ondanks het beheerscontract, ondanks uw mooie woorden vandaag in de Kamer, gaat Infrabel gewoon door met zijn chantagebeleid. U spreekt over een jarenlange constructieve houding van Infrabel. Jammer genoeg is daarvan geen sprake in het dossier. Dat leidt ertoe dat sommige fietssnelwegen of delen ervan niet gebouwd kunnen worden, omdat gemeentebesturen eerst geacht worden te plooiën voor de oekazes van Infrabel, waarvan de geest compleet botst met het antwoord dat u hier vandaag geeft.

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

14 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le coût des déplacements en train pour les ASBL et services d'aide à la jeunesse" (55036759C)

14 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De kosten voor treinvervoer voor vzw's en diensten voor jeugdzorg" (55036759C)

14.01 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, les services d'action en milieu ouvert (AMO), et de façon générale les ASBL d'aide à la jeunesse et tout le secteur de la jeunesse, jouent un rôle fondamental de conseil et d'accompagnement des jeunes face aux difficultés inhérentes à cette étape de la vie.

Malheureusement, le coût des transports représente souvent un frein à la mise sur pied de certains projets, voire tout simplement au déploiement normal de leurs activités. Ce coût se fait d'autant plus ressentir dans les arrondissements éloignés des centres urbains, où les transports en commun doivent souvent être privilégiés par les AMO.

Il s'agit là d'une situation qui m'a été rapportée à plusieurs reprises. Un exemple parmi d'autres: j'ai récemment été interpellée par une AMO dont une des travailleuses devait suivre une formation à Bruxelles. Face au prix du billet, elle s'est finalement rendue dans la capitale au moyen de la camionnette de service de l'organisation. C'était financièrement plus avantageux, malgré les prix élevés du carburant. Reconnaissons que ceci pose problème! Notons que les maisons de jeunes sont également confrontées à ce type d'obstacles!

Pourrions-nous avoir votre retour sur cette situation? Quelle est l'offre tarifaire de la SNCB qui s'applique actuellement aux déplacements effectués dans le cadre d'activités des ASBL d'aide à la jeunesse, mais aussi des maisons de jeunes, et globalement, du secteur de la jeunesse, ce tant en ce qui concerne leur personnel que leur public? Si des formules sont actuellement prévues pour les jeunes de moins de 26 ans, il semble qu'il n'existe pas de tarification spécifique pour les accompagnateurs de ces jeunes. C'est un point qui a son importance pour le secteur de la jeunesse. Pourriez-vous nous fournir de plus amples informations sur ce point?

Enfin, de nouvelles dispositions favorables aux associations et services que j'ai évoqués sont-elles envisagées dans le cadre de l'établissement de la nouvelle offre tarifaire de la SNCB?

14.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Bonaventure, le train doit toujours être plus attractif, en particulier pour les jeunes et les aînés. Actuellement, la SNCB propose entre autres une gamme qui s'adresse aux jeunes avec le *youth ticket* à 7,10 euros par trajet, et le *youth multi* au prix de 57 euros pour 10 trajets. Les bénéficiaires de l'intervention majorée, soit 20 % de la population, bénéficient d'une réduction de 50 %, les groupes de 15 personnes et plus bénéficient d'une réduction de 60 % et d'un prix maximum de 5,7 euros par trajet. Pour les personnes à mobilité réduite, il existe également une carte d'accompagnateur. Celle-ci permet aux accompagnateurs de voyager gratuitement. Les accompagnateurs de groupes de plus de 15 personnes et plus peuvent bénéficier de la même réduction de groupe que je viens de citer.

Il existe aussi des formules avantageuses pour les voyageurs réguliers de plus de vingt-cinq ans, telles que le Standard Multi. Elles seront encore plus nombreuses dans la nouvelle grille tarifaire, en faveur des groupes que vous avez cités et auxquels je suis évidemment aussi sensible que vous – vous n'en doutez pas.

Par ailleurs, conformément à son nouveau contrat de service public, la SNCB est en train d'élaborer une nouvelle structure tarifaire, qu'elle est venue vous présenter le 24 mai dernier. En tout état de cause, cette politique tarifaire prévoit d'importantes réductions cumulatives en faveur des seniors, des jeunes de moins de 26 ans voyageant durant les heures creuses - c'est tout à fait nouveau – et des groupes d'au moins quatre personnes. Elle sera bénéfique aux voyageurs, en particulier aux jeunes et aux aînés. Un prix maximum sera instauré pour les longs déplacements, tandis que les tarifs des courts trajets seront établis sur la base de la distance et réduits aux heures creuses. Plus que jamais les trajets en train seront donc avantageux.

14.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. On sait que les finances de ces services sont souvent sous pression. Je trouve évidemment très chouette que ce type de services, d'ASBL et de travailleurs fassent la démarche de recourir spontanément au train pour leurs activités. La sensibilisation des publics sur les modes de déplacement plus verts est en train de créer une nouvelle génération de navetteurs de demain. Il est vraiment essentiel de soutenir ces groupes et ces ASBL, comme vous l'avez indiqué, notamment via la future nouvelle politique tarifaire.

Je voudrais, toutefois, attirer votre attention sur la procédure de réservation pour les groupes. Pour l'avoir vécu il y a quelques années avec des apprenants, cette procédure laissait parfois très peu de place à la spontanéité. Je pense qu'il est donc essentiel de revoir ce point-là également.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 55036760C de M. Patrick Prévot et 55036767C de Mme Laurence Zanchetta sont reportées.

15 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'achat d'un titre de transport en cas d'absence de guichet et de panne d'automate" (55036787C)

15 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankoop van een vervoersbewijs als er geen loket is en de automaat defect is" (55036787C)

15.01 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, tandis que le nombre de guichets accessibles dans les gares a diminué ces dernières années, il arrive que les voyageurs soient confrontés à des automates en panne dans ces mêmes gares. En pareille situation, ceux-ci doivent soit se munir d'un titre de transport auprès de l'accompagnateur, ou par voie numérique, via l'application.

Je souhaiterais ici m'attarder sur le fait que certains produits accessibles aux guichets ou aux automates ne le sont pas nécessairement auprès de l'accompagnateur ou sur l'application. Je pense ici notamment aux abonnements destinés aux étudiants du supérieur, le Student Multi. Ceci est évidemment susceptible de poser des problèmes concrets aux personnes voyageant au départ de gares sans guichet et faisant face à des automates en panne.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous informer précisément des produits indisponibles auprès des accompagnateurs et sur l'application, et uniquement accessibles aux guichets et aux automates?

La SNCB a-t-elle été informée de situations similaires à celles que je viens d'exposer?

Des initiatives sont-elles envisagées pour favoriser l'accessibilité de l'ensemble des produits en cas d'absence de guichets et de panne d'automate – notamment pour les personnes éprouvant des difficultés à se procurer un billet par voie numérique?

Enfin, pouvez-vous nous indiquer les dispositions en vigueur pour informer les voyageurs sur les possibilités de se procurer un billet en pareille situation?

15.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Bonaventure, la liste complète des différents titres de transport ainsi que des différents canaux permettant leur achat est clairement expliquée sur le site de la SNCB, vers lequel je me permets de vous renvoyer pour obtenir réponse à votre première question, et pour ne pas ennuyer tous les collègues. C'est tout à fait transparent, complet et accessible à tout le monde, y compris aux membres de ce Parlement.

En ce qui concerne le Student Multi, la SNCB m'informe que la constitution du premier Student Multi ne peut s'effectuer que via un guichet. Cela se justifie par le fait que l'étudiant doit présenter sa carte d'identité dans un lecteur de cartes et fournir une attestation de scolarité.

Par la suite, le Multi peut être renouvelé soit directement dans n'importe quelle gare du pays, soit en ligne ou via l'automate, en tenant compte du fait que dans ces deux derniers cas, le renouvellement peut prendre jusqu'à dix jours, étant donné que le billet est alors transmis par envoi postal. C'est la raison pour laquelle la SNCB conseille systématiquement aux clients souhaitant renouveler leur abonnement de s'y prendre suffisamment à l'avance, en sachant que cela peut se faire de 31 à 10 jours avant le terme de ce dernier.

La SNCB m'informe par ailleurs qu'elle effectue un suivi continu du parc de ses automates, de manière à pouvoir non seulement s'assurer de leur fiabilité, mais également réagir rapidement en cas de défaut de fonctionnement. En 2021, le taux de disponibilité des automates était de près de 99 %.

Si d'aventure un automate devait tomber en panne, et ce partout à travers le pays, celui-ci transmettrait un signal vers les accompagnateurs des trains concernés. Dans ce cas, le tarif à bord ne s'appliquerait évidemment pas.

De plus, comme la SNCB l'a annoncé en commission de la Mobilité, une nouvelle génération de TVM

(des automates) sera déployée à la fin de l'année 2024. Cette nouvelle génération inclura des interfaces conviviales, simples d'utilisation et conformes aux normes d'accessibilité en vigueur. Les nouveaux automates seront équipés d'une assistance vocale par interphone disponible tous les jours pendant les heures d'ouverture du centre d'appel.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van

- **Kim Buyst** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Groepsreservaties op de trein" (55036820C)

- **Marianne Verhaert** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De groepsreservaties" (55036839C)

16 Questions jointes de

- **Kim Buyst** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les réservations de groupe pour voyages en train" (55036820C)

- **Marianne Verhaert** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les réservations de groupe" (55036839C)

16.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, van de trein de meest logische keuze maken voor verplaatsingen, dat is iets wat wij als ecologen nastreven. Enkel met betaalbare prijzen, een aangename treinervaring en vlotte verbindingen zullen we meer mensen kunnen overtuigen om voor de trein te kiezen.

Een school uit Mol wou onlangs de trein nemen voor een schoolreis naar de Zoo van Antwerpen. De NMBS weigerde echter de reservatie omdat de school reserveerde tijdens het spitsuur. Dat is een gemiste kans, want om van Mol naar de Zoo van Antwerpen te gaan is de trein nu eenmaal het meest aangewezen vervoersmiddel. De school heeft uiteindelijk gekozen voor de bus, hoewel het veel logischer geweest zou zijn om de trein te nemen. Na de spitsuren opstappen, was geen optie, want dan had men alweer moeten terugkeren zodra men in de zoo aankwam.

Waarom lukt het de NMBS niet om flexibeler om te gaan met aanvragen van groepen? Welke inspanningen kan men doen opdat de NMBS beter kan inspelen op dergelijke vragen? Hoe vaak heeft de NMBS aanvragen voor groepsreservaties in het verleden geweigerd?

16.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, collega Buyst heeft het goed geschetst. De school koos ervoor om de trein te nemen richting Zoo van Antwerpen en richting Luik. De trein was het ideale vervoersmiddel, ook omdat de school op slechts één kilometer van het station van Mol ligt. Men wilde de trein van 8.58 u nemen, wat nog binnen de spitsuren valt. Later vertrekken was uiteraard geen optie. Men botste op een spijtige en zeer starre houding.

Wat is uw reactie op de kafkaïaanse houding van de NMBS? Hoe zult u schoolreizen of reizen met de trein voor grotere groepen aanmoedigen?

16.03 Minister Georges Gilkinet: Beste collega's, bedankt voor uw vragen. De regels voor groepsreserveringen vindt men terug op de website van de NMBS. Door de hoge bezettingsgraad van treinen tijdens de spits is het mogelijk dat er niet voldoende vrije plaatsen zijn om groepen op te vangen. Dat is inderdaad spijtig. Om ongemak voor alle passagiers te voorkomen, is daarom duidelijk bepaald dat groepsreserveringen niet voor 9 uur 's ochtends naar of via Brussel kunnen worden gemaakt. Wanneer een groepsreservering wordt gemaakt – wat volgens mijn informatie niet het geval was voor de genoemde school – zorgt de NMBS er altijd voor om binnen de voorgeschreven tijd te antwoorden. Op die manier zorgt zij er elke dag opnieuw voor dat de vele groepsreizen, al dan niet naar school, tot een goed einde worden gebracht.

Wat uw tweede vraag betreft, mevrouw Verhaert, zijn er verschillende manieren waarop schoolreizen

of reizen met een grote groep met de trein aangemoedigd worden. Ten eerste gebeurt dat door een uitbreiding van het algemeen aanbod. Daar werk ik aan en dat is ook de filosofie van het nieuwe vervoersplan: meer treinen, grotere treinen, vroegere en latere treinen.

Ten tweede zijn er uiteraard de gunstige tarieven voor alle jongeren en voor groepen. Over die tarieven en de toekomstige wijzigingen ten gunste van jongeren en groepen hebt u al een gedachtewisseling gehad in deze commissie, onder andere met de NMBS. Jongeren en scholieren zijn meer dan ooit partners in de shift naar een meer duurzame mobiliteit. In groep reizen is ook prachtige manier van reizen. Ik zal er alles aan doen opdat de relatie tussen de NMBS en die groepen nog verbetert. Ik sta tot uw beschikking om verbeteringen aan te brengen en naar uw suggesties te luisteren.

16.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het klopt natuurlijk dat de NMBS zelf instaat voor de dagelijkse regeling van de treinen en dat zij beslist op welke manier zij het bedrijf organiseert. Het klopt ook dat de school geen reservatie heeft gemaakt, want dat gewoon niet mogelijk, omdat de groep net voor 9 uur wilde vertrekken.

Het gaat echter over het omgaan met reservaties. De NMBS zou kunnen beslissen dat een school een paar maanden op voorhand moet laten weten wanneer zij een reservatie wil maken, zodat het bedrijf zich daarop kan baseren. Dat zou een manier zijn om daarmee om te gaan, maar louter en alleen de beslissing nemen dat dit niet kan omdat men dan niet zeker is dat anderen een plaats zullen hebben – wat natuurlijk zeker belangrijk is – begrijp ik niet. Ik begrijp oprecht niet dat men zoiets niet in een planning kan opnemen. Ik hoop dus oprecht dat de NMBS out of the box begint te denken en een aantal van die zaken meeneemt in haar toekomstige manier van omgaan met de klanten, bijvoorbeeld wat groepsreservaties betreft.

16.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, u verwees naar de voorwaarden voor een groepsreservatie. Dat is precies de reden waarom de school geen reservatie heeft kunnen maken. Het is een beetje jammer dat er niet echt naar oplossingen wordt gezocht en dat er geen alternatieven worden geboden om zulke schoolreizen of groepsreizen meer te stimuleren. Ik benadruk het nogmaals, het was de trein van 8.58 uur, het scheelde dus twee minuten. Later vertrekken betekende onmiddellijk een uur later. Dat was onmogelijk geweest. Ik had gehoopt dat er toch net iets meer flexibiliteit in uw antwoord zou zitten. Jammer genoeg was dat niet zo.

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- **Jef Van den Bergh** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De storing aan het seinhuis bij Antwerpen-Berchem" (55036836C)

- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De terugkerende problemen in het seinhuis van Antwerpen-Berchem" (55036849C)

17 **Questions jointes de**

- **Jef Van den Bergh** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les dérangements à la cabine de signalisation d'Anvers-Berchem" (55036836C)

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les pannes récurrentes à la cabine de signalisation d'Anvers-Berchem" (55036849C)

17.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, amper drie maanden geleden hebben wij in de commissie voor Mobiliteit vragen gesteld over een zeer ernstig incident op het spoornet, namelijk het uitvallen of in elk geval niet-functioneren van het seinhuis van Berchem. Dat gebeurde op een vrijdag in februari, ik zat toen zelf in een trein die een hele tijd stilgestaan heeft. In volle avondspits moest het volledig treinnet rond Antwerpen worden stilgelegd. In antwoord op de toenmalige vragen stelde dat u dat incident uiteraard betreurde en dat alles eraan gedaan zou worden om het systeem robuuster en betrouwbaarder te maken.

Nog geen drie maanden later heeft zich een gelijkaardig incident voorgedaan. Opnieuw was er een storing in het seinhuis van Berchem, deze keer op een maandag en met een even grote chaos tot gevolg. Reizigersfrustraties liepen opnieuw hoog op – ikzelf zat deze keer niet in de trein – en zijn niet

van die aard om het vertrouwen in onze spoorwegen te herstellen.

Mijnheer de minister, er kan wel eens iets mislopen, maar als zoiets tweemaal gebeurt op enkele maanden tijd dan moet dat volgens mij zeer ernstig onderzocht worden zodat de oorzaak achterhaald wordt en manieren worden gevonden om dat te voorkomen.

Wat was de oorzaak? Was het een gelijkaardige storing als de eerdere in februari?

Welke gevolgen waren er? Hoeveel treinen met hoeveel reizigers werden tot stilstand gebracht?

Welke maatregelen zullen op korte termijn worden genomen om soortgelijke incidenten in de toekomst uit te sluiten? Ik wil 'uitsluiten' beklemtonen. Hoe kunnen wij echt voorkomen dat dergelijke situaties nog gebeuren? Als dat een plaag wordt, vrees ik immers het ergste voor ons spoorwegsysteem.

17.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de heer Van den Bergh heeft de situatie al geschetst. In februari was er al een panne. In mei gebeurde hetzelfde. Ondertussen was er ook een probleem in Kortrijk, met de bovenleiding. Er zijn dus heel veel terugkerende problemen.

Wat was de oorzaak van de panne in Berchem op 15 mei?

Welke maatregelen werden er effectief genomen na het probleem in februari?

Wat was de precieze oorzaak van het probleem in de regio Kortrijk? Infrabel spreekt over een incident. Wat was dat incident precies? Graag krijg ik wat meer informatie daarover.

17.03 Minister Georges Gilkinet: Infrabel heeft mij de volgende informatie bezorgd. Op 15 mei werd het treinverkeer rond Antwerpen in de late namiddag ernstig werd verstoord door een incident aan het seinhuis in Antwerpen-Berchem. Omstreeks 16.30 uur liep de belangrijkste toepassing van de Elektronische BedienPosten (EBP) vast en om 17.02 uur was dit probleem opgelost. Om de beschikbaarheid van het systeem te verzekeren, beschikt de EBP over een toepassing die automatisch problematische toepassingen identificeert en herstart, de *watchdog*, die dat bijna onmiddellijk heeft gedaan. Na de vaststelling van het probleem hebben de experts een manuele actie ondernomen en werd het probleem om 17.02 uur verholpen. Aangezien het incident aan het begin van de avondspits plaatsvond, had dat onvermijdelijk gevolgen voor het treinverkeer rond Antwerpen. Infrabel onderzoekt nog alle details van dit incident, maar er werden al maatregelen genomen om de kans op dergelijke verstoringen te verminderen. Infrabel werkt ook aan een technische oplossing om het computernetwerk robuuster te maken zodat het probleem zich niet meer kan voordoen.

Wat het back-upsysteem betreft, werden in het concept doorgedreven maatregelen genomen om redundantie te waarborgen, aangezien een seinhuis 24 uur per dag en zeven dagen op zeven beschikbaar moet zijn. De computersystemen zijn zodanig geconcentreerd dat de seinen bij alle denkbare storingen rood blijven en de treinen dus veilig tot stilstand komen. Veiligheid is zoals altijd de eerste prioriteit.

Het incident in Kortrijk heeft hier niets mee te maken. Het ging om een probleem met de bovenleiding. Het kon snel worden opgelost, dankzij het werk van de ploegen van Infrabel. De herstelling werd immers dezelfde dag nog uitgevoerd.

17.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, u verwijst naar informatie die u van Infrabel krijgt. Dat is allemaal goed en wel, maar er wordt niet op mijn vragen geantwoord. Dat betreurt ik. Er wordt geen enkele link gelegd met de storing in februari 2023. Dat was ook een storing in Berchem, in hetzelfde seinhuis, met dezelfde drastische gevolgen.

Er komt geen enkele opheldering over de vraag of het om een gelijkaardige storing gaat. Er wordt geen antwoord gegeven op mijn vraag hoeveel treinen en reizigers er getroffen werden. Er wordt gewezen op het feit dat er binnen het half uur een oplossing gezocht en gevonden is. Iedereen die daaraan heeft meegewerkt en onder hoge druk relatief snel een oplossing heeft gevonden, verdient alle respect, maar daar heeft de reiziger weinig boodschap aan.

Ik betreur dit antwoord, want ik vraag toch enkel maar naar een aantal feiten. Ik vind het jammer dat u die niet kunt meedelen. Ik noteer dat het onderzoek naar de oorzaken nog loopt, dus ik zal in de toekomst nog eens een opvolgvraag stellen om na te gaan of men uiteindelijk een duidelijke reden heeft gevonden voor de twee storingen en of dat in de toekomst kan worden uitgesloten.

17.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ook ik had verwacht dat u een antwoord zou geven. Van februari tot mei is een lange periode. We moeten toch lessen trekken uit de oorzaak. Ik zou denken dat we al meer weten over de oorzaak van het defect. U onderschat de gevolgen. Ik weet niet of u goed beseft wat zo'n storing betekent voor mensen die niet thuis geraken, die niet op tijd zijn om hun kinderen af te halen of niet op tijd op een werkafspraak geraken. Dergelijke defecten en situaties vormen grote problemen voor de mensen. Vanmorgen was er een probleem in Mechelen, niet met een seinhuis, maar met de bovenleiding. Een van mijn collega's was daardoor twee uur te laat.

Dergelijke problemen komen vrij frequent voor. Wat is de oorzaak ervan? Zijn er te weinig personeelsleden om het werk tijdig te kunnen doen? Is de centralisatie van de seinhuizen ook een oorzaak van dit soort grotere problemen?

Het zijn allemaal vragen waarvoor we op onze honger blijven. Die problemen hebben evenwel zware gevolgen voor de vele reizigers die op hun bestemming moeten geraken.

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

18 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Batterijtreinen" (55036838C)

18 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains à batterie" (55036838C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het Belgische spoornet is bijna volledig geëlektrificeerd. Dat is een goede zaak. We spreken dan wel over het reizigersvervoer. Er rijden echter nog steeds vervuillende dieseltreinen op het net. De NMBS zal vanaf 2024 batterijtreinen bestellen, maar blijkbaar niet om de dieseltreinen meteen te vervangen, wel om ermee op de grenstrajecten van de buurlanden te rijden en daarvoor niet langer tweespanningsmaterieel te hoeven inzetten. Daarmee zal de NMBS niet meer afhankelijk zijn van de bovenleidingsspanning van de buurnetten.

Klopt het dat de NMBS volgend jaar batterijtreinen zal bestellen? Welk budget trekt de NMBS hiervoor uit? Is er al een leverancier en een model bekend? Zijn er al contracten getekend? Wanneer worden de eerste batterijtreinen geleverd? Waar zullen batterijtreinen prioritair worden ingezet? Zal dat bijvoorbeeld zijn op de lijn Eeklo-Ronse? Indien ja, wanneer?

Welke infrastructuur moet Infrabel voorzien voor die batterijtreinen? Wat zal de kostprijs daarvoor zijn? Zijn er locaties bepaald voor de laadinfrastructuur? Indien ja, waar precies? Welke opleidingen moeten er worden georganiseerd voor het NMBS-personeel?

18.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, de NMBS verwacht een raamovereenkomst te kunnen afsluiten voor een vloot elektrische motorstellen met een totaal van 170.000 zitplaatsen. Een deel van de bestelling zal uit batterijtreinen bestaan. Dat is mogelijk dankzij het openbaredienstcontract en de daaraan gekoppelde budgetten.

Zoals eerder in deze commissie werd besproken, zullen de dieselmotorwagens van de NMBS tegen het einde van het openbaredienstcontract hun geplande levensduur bereiken. Ze zullen dan ook stelselmatig door elektrisch aangedreven materieel worden vervangen, rechtstreeks via de bovenleiding of via de batterijen.

Het implementeren van batterijtreinen vereist verschillende infrastructuuraspecten, onder meer op het vlak van de laadinfrastructuur. Er moeten laadpunten op geschikte locaties langs het spoor worden

geïnstalleerd. Er kunnen energieopslagfaciliteiten nodig zijn, zoals batterijopslagsystemen of andere vormen van energieopslag, en ook aanpassingen aan de bovenleiding.

De kosten en de specifieke locatie voor laadinfrastructuur zijn afhankelijk van verschillende factoren zoals de omvang van het project, het aantal beoogde laadpunten en de geografische verspreiding ervan.

De bedoeling is duidelijk, maar de geschiedenis moet nog geschreven worden. Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

18.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De per trein afgelegde persoonkilometers" (55036868C)

19 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voyageurs-kilomètres parcourus en train" (55036868C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Op het moment van indiening van deze vraag mocht ik nog geen antwoord ontvangen op mijn schriftelijke vraag met nummer K551576, waarvan de termijndatum voor het antwoord overschreden is.*

Uit gegevens verwerkt door Statistiek Vlaanderen blijkt dat in 2021 in het Vlaams Gewest 4,3 miljard personenkilometer gereden werd door treinen.

Volgende vragen:

Hoeveel personenkilometer met de trein werd in de afgelopen vijf jaar gereden? Graag een jaarlijkse opsplitsing per gewest.

Hoeveel bedroeg het jaarlijks aantal tonkilometer op onze spoorwegen in de afgelopen vijf jaren? Graag een jaarlijks overzicht per gewest.

Hoever staat Infrabel met de uitwerking van het project rond GEO-locatie? Graag een overzicht.

Hoe staat u tegenover het geven van meer transparantie over de beschikbare netcapaciteit en de knelpunten die belangrijk zijn om na te gaan welke infrastructuurinvesteringen prioritair zijn? Welke initiatieven neemt u?

19.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, u hebt het schriftelijke antwoord gekregen, maar ik zal het met plezier en uit respect voor het Parlement herhalen.

De NMBS is een nationaal overheidsbedrijf waar zowel in het kader van de aangeboden dienstverlening als van eventuele tussenkomsten geen onderscheid wordt gemaakt op basis van de regio. De NMBS laat bijvoorbeeld haar treinen van Oostende naar Eupen rijden, zonder bij te houden hoeveel kilometers welke klant in welk gewest aflegt. Dat is ook het geval voor de lijn Namen-Brussel, die door Wallonië, Vlaanderen en Brussel rijdt. De NMBS beschikt dus niet over regionale data inzake het aantal reizigerskilometers. Het is onmogelijk ze te bepalen en te berekenen. Het zou ook niets aan het publieke debat toevoegen.

Ik geef u het jaarlijkse aantal kilometers op onze spoorwegen gespecificeerd per gewest, enkel voor het goederenvervoer. Ik zal u die cijfers schriftelijk bezorgen. De geolokalisatiegegevens zijn beschikbaar op de website met open data van Infrabel. Verschillende andere geolokalisatiegerelateerde projecten zijn in ontwikkeling.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben verwonderd door uw antwoord. U stelt dat dit onmogelijk te bepalen is en dat het niets aan het publieke debat zou toevoegen. Ten eerste zou het heel veel aan het publieke debat toevoegen. Inzicht krijgen in de trajecten, in het gebruik ervan en in de kostendekkingsgraad, dat zijn onschatbare gegevens. Wij hebben het er in het verleden ook al

over gehad. Vandaag heeft het Parlement geen informatie die ons toelaat om de financiële opportuniteit van de investeringen van de NMBS in te schatten. Met de uitspraak dat dit niets aan het publieke debat zou toevoegen, ben ik het dus fundamenteel oneens.

Nog frappanter is dat u aangeeft dat de reizigerskilometers onmogelijk te bepalen zijn. Dat klopt niet. Het is heel goed mogelijk ze te bepalen. Meer zelfs, tot tien jaar geleden kreeg Statistiek Vlaanderen die gegevens effectief toegestuurd door de NMBS. Tien jaar geleden kon dat. Vandaag bestaan die gegevens niet en kan de NMBS ze onmogelijk verzamelen. Ik begrijp dus niet wat u hier verkondigt.

Die info klopt niet. Er zijn dus twee mogelijkheden. Een eerste mogelijkheid is dat het bedrijf de eigen dienstverlening slechter kent dan tien jaar geleden, wat mij onwaarschijnlijk lijkt, omdat wij de voorbije tien jaar de invoering hebben gezien van de digitale controle van vervoersbewijzen. Het is nu dus makkelijker voor de NMBS om die gegevens te bekomen.

Een tweede en meer waarschijnlijke optie is dat de NMBS de informatie niet wil vrijgeven en vindt dat het Parlement daar geen zaken mee heeft. In dat geval is dat een zoveelste voorbeeld van de manier waarop de NMBS transparantie afbouwt en een zoveelste reden om de openbaarheid van bestuur bij de NMBS te versterken. Wij hebben ook een wetsvoorstel in die zin ingediend.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cahier des charges de la vente du terrain des anciens ateliers SNCB de Bertrix" (55036894C)

20 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het bestek voor de verkoop van het terrein van de voormalige NMBS-werkplaats in Bertrix" (55036894C)

20.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Monsieur Gilkinet,*

Il a été suggéré au responsable immobilier de la SNCB d'insérer, dans le cahier spécial des charges de la vente du terrain- des anciens ateliers SNCB de Bertrix, une ligne qui préciserait qu'une "préférence/priorité" pourrait être donnée au moins partiellement, aux offres en relation directe avec le secteur ferroviaire/le réseau ferré. La réponse a été peu enthousiaste car sa mission consisterait à maximiser les prix de vente.

Or, une activité industrielle dans le domaine du chemin de fer ne sera probablement pas à même de rivaliser avec d'éventuelles propositions financières qui émaneraient du secteur de la promotion immobilière résidentielle.

Bien que la volonté de regrouper l'habitat autour des gares est importante, il faut aussi trouver un peu de place pour l'industrie en relation directe avec le réseau ferré ou qui a besoin de se raccorder au réseau ferré.

Quelle est votre position dans ce dossier ?

20.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Piedboeuf, je vous remercie pour votre patience et votre concision.

En réponse à vos questions, la SNCB m'informe qu'elle est en train d'achever les plans et qu'elle va évaluer ce terrain. À l'attention de ceux qui ne disposent pas de la version écrite de votre question, nous parlons bien des anciens ateliers de la SNCB à Bertrix.

La consultation de marché est prévue pour cette année. La procédure de marché est toujours identique. Lors de la mise en vente de ses biens, la SNCB est légalement tenue de respecter les principes généraux d'égalité, de non-discrimination et de transparence.

S'agissant d'éventuelles balises envisagées pour la reconversion du site, je vous invite à interroger la commune ou la Région, en fonction des règles d'urbanisme applicables. À titre personnel, je suis

évidemment favorable par principe à la reconversion industrielle de sites ferroviaires qui ne sont plus nécessaires à l'activité de la SNCB ou d'Infrabel, mais je me garderai bien d'intervenir directement dans un dossier qui relève de la gestion autonome des entreprises publiques, en vertu de la loi de 1991.

20.03 **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, je ne vois pas très bien ce que la commune vient faire là-dedans, puisqu'il s'agit de la vente de terrains appartenant à la SNCB. Il est donc question ici de déterminer si on les vend au plus offrant pour les convertir en habitations et logements ou bien si on tient compte du fait que des entreprises ferroviaires pourraient y trouver un intérêt. Or il me semble que la SNCB et Infrabel devraient aussi réfléchir à la nécessité de maintenir un tissu industriel ferroviaire dans notre pays. À cette fin, elles devraient donc établir un cahier des charges qui permettrait de réserver des places à de telles entreprises. J'espère que vous y serez attentif.

20.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Piedboeuf, je suis toujours attentif à beaucoup de choses. Cependant, vu votre fonction de bourgmestre, je ne vous apprendrai pas que des règles d'urbanisme sont fixées pour l'attribution d'un terrain soit en zone à bâtir, soit en zone industrielle, soit en une autre zone, et qu'elles sont donc du ressort d'une commune.

20.05 **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, je le comprends bien. Néanmoins, si le terrain est vendu à un promoteur, il va l'acheter avant de travailler à une notification de plan de secteur. Si c'est vendu tel quel à une entreprise ferroviaire, il n'y aura pas de problème. Il pourrait en survenir un, en revanche, si elle est confrontée à des promoteurs immobiliers. Nous perdriions, en ce cas, les entreprises ferroviaires qui ont, du reste, déjà essayé de s'installer au Grand-Duché ou ailleurs – alors que ce sont des sociétés performantes. Je vous remercie de votre réponse.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55036988C van mevrouw Depraetere wordt uitgesteld.

21 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Maatregelen voor een veilig spoorvervoer tijdens de zomermaanden" (55036998C)**
- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinen naar de kust" (55037053C)**

21 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures en faveur de transports ferroviaires sûrs pendant les mois d'été" (55036998C)**
- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains vers la côte" (55037053C)**

21.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de afgelopen weken zagen we het jaarlijkse fenomeen terugkeren waarbij het mooie weer ervoor zorgt dat Brusselse jongeren afzakken naar recreatiedomeinen. In de Gentse Blaarmeersen leidde dat, net als vorig jaar, tot overlast en veiligheidsincidenten. Ook op de trein tussen Brussel en Gent werden veiligheidsincidenten signaleerd.

Vorig jaar hadden we het daar ook al over. U zei toen – eind juni – dat er maatregelen zouden worden genomen in overleg met De Lijn, de lokale veiligheidsdiensten en het lokaal bestuur van Gent om die mensen tegen te houden en hun verplaatsingen beter op te volgen. Volgens datzelfde antwoord stond het Security Operations Center (SOC) in voor de permanente opvolging en monitoring van die verplaatsingen gedurende de zomer. Sindsdien is de problematiek echter enkel actueler geworden, zeker op de achtergrond van het groeiende geweld tegen treinbegeleiders.

Werd er al overleg gepleegd met de bevoegde diensten om de verplaatsingen van en naar recreatiedomeinen of de kust beter op te volgen, net als vorig jaar?

Welke andere extra maatregelen neemt de NMBS op korte termijn om de veiligheid voor de passagiers

en het personeel te kunnen verzekeren tijdens de zomer? Wat houden die maatregelen in en vanaf wanneer gaan ze in?

Zal het SOC opnieuw instaan voor de opvolging en monitoring van de verplaatsingen van en naar recreatiedomeinen en toeristische gebieden?

Welke proactieve afspraken werden er gemaakt met de lokale politiediensten?

Wil de NMBS inzage krijgen in de zwarte lijst van amokmakers in recreatiedomeinen, die sinds 1 juni 2023 actief is? Meent u, net als ik, dat ze hiermee gericht zou kunnen anticiperen op agressie in treinen en stations en zo de reizigers en medewerkers van de NMBS behoeden voor moeilijkheden?

21.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Veel mensen gaan graag naar de kust met dit weer. Het is een goede zaak dat er extra treinen ingelegd worden. Natuurlijk is daarvoor voldoende personeel nodig.

Hoeveel extra treinen kan de NMBS inleggen naar de kust tijdens de zonnige weekends? Kunnen ze dat extra aanbod garanderen gedurende de zomer? Is daarvoor genoeg materiaal en personeel beschikbaar?

Is het mogelijk om naast de extra treinen op de huidige verbindingen ook in nieuwe verbindingen met de kust te voorzien, bijvoorbeeld vanuit de regio Nederkempen, Limburg en Henegouwen?

Le **président**: Monsieur le ministre, avant de vous donner la parole, je voudrais juste indiquer que nous avons eu, très furtivement, la visite de M. Garibachvili, le premier ministre de Géorgie, ainsi que du ministre des Affaires étrangères géorgien et de l'ambassadeur extraordinaire, accompagnés de la présidente de la Chambre. Ils ne sont pas restés très longtemps. Je les aurais volontiers salués, mais je n'en ai pas eu le temps. Je le signale quand même.

21.03 Georges Gilkinet, ministre: C'est très important pour le rapport. Je suis, *a posteriori*, particulièrement impressionné!

Le **président**: Je le dis pour les membres.

21.04 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, het doet me plezier dat zoveel mensen voor de trein kiezen om aan de kust van het mooie weer te genieten, zoals vorig weekend. Ik werk nauw samen met mijn collega-ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken voor een veilig treinverkeer. Overigens was men in de VRT-reportage van afgelopen week zeer positief over de maatregelen om het treinverkeer vlot te laten verlopen.

Mijnheer Roggeman, wat de recreatiedomeinen betreft, is de lokale politie verantwoordelijk voor de openbare orde in de eigen stad of gemeente. De lokale politiediensten worden door de NMBS via de afgesproken communicatielijn tussen het Security Operations Center en de communicatie- en informatiecentra rechtstreeks geïnformeerd worden over verplaatsingen van reizigers met risicogedrag. De communicatie is prioritair. Hetzelfde geldt voor de terugkeer van die reizigers, van het recreatiedomein naar het station en de trein.

Er is wekelijks lokaal overleg met de politiediensten om daarover af te stemmen. De opvolging van de verplaatsingen van en naar de recreatiedomeinen en de kuststations gebeurt op permanente basis. De NMBS heeft in maart deelgenomen aan het overleg met betrekking tot overlast op recreatiegebieden, en dat op initiatief van de gouverneur van de provincie Antwerpen. Er is ook een tussentijdse opvolgingsvergadering gepland.

Ik kom nu tot de maatregelen van de NMBS in verband met de drukte richting kust. In juli en augustus worden op weekdays standaard negen bijkomende treinen naar de kust ingelegd. Indien er mooi weer wordt voorspeld, komen daar nog eens vier treinen bij. In de weekends is het aantal bijkomende treinen ook groter, namelijk standaard zeventien treinen en bij mooi weer zes treinen extra. Dat aanbod komt boven op het normale aanbod naar de kust, met elk uur een trein in De Panne, Blankenberge, Zeebrugge en Knokke en drie treinen in Oostende.

Het rollend materieel dat in de week wordt ingelegd, is meestal afkomstig van de P-treinen die tijdens de zomer niet rijden. Tijdens het weekend is er standaard al meer materieel beschikbaar. Het personeel wordt tijdig ingepland om de extra treinen die elke dag worden ingelegd, te laten rijden en er is ook extra personeel voor de mooiweertreinen.

Kortom, er worden veel inspanningen geleverd om het vervoer van een maximaal aantal personen zo vlot mogelijk te laten verlopen, zelfs al is de trein zo het slachtoffer van het eigen succes. Ik wil alle personeelsleden van de NMBS bedanken voor hun inzet.

21.05 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u verwijst uitgebreid naar het belang van goede communicatie en samenwerking met de lokale politie. Ik ben het daarmee eens, maar op zich is dat niet genoeg. We moeten werk maken van een preventieve, doelgerichte inzet van de teams van Securail. Ik hoop dat we komende zomer zullen zien dat de werking van Securail daar op drukke momenten effectief op afgestemd wordt.

U geeft niet aan dat de NMBS beschikt over de zwarte lijst van amokmakers in recreatiedomeinen. Ik wil u ten zeerste aanbevelen om dat document bij de politiediensten op te vragen en dat door het Security Operations Center ter hand te laten nemen, omdat het onze mensen kan helpen om nog beter te anticiperen op potentieel geweld op risicovolle treinverbindingen. Dat kan alleen maar de veiligheid van reizigers en treinpersoneel ten goede komen.

21.06 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik apprecieer dat de NMBS extra treinen inlegt. Het is een goede zaak dat mensen de trein nemen en niet met de auto hoeven te reizen.

Ik heb niet echt gehoord of u ook het treinaanbod op andere lijnen zult uitbreiden. Ik maak alleszins van de gelegenheid gebruik om het personeel, dat zich elke dag opnieuw inzet, ook in de zomer waardoor het misschien minder verlof heeft, te bedanken.

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

22 Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De camerabewaking aan NMBS-fietsstallingen in de Gentse treinstations" (55037022C)

22 Question de Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vidéosurveillance des parkings pour vélos dans les gares gantoises" (55037022C)

22.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over het stijgend aantal fietsdiefstallen in Gent. Ik vroeg hieromtrent cijfers op bij onze bevoegde schepen. Dat aantal stijgt aan de stations van Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters. In 2019 ging het nog om 2.623 geregistreerde feiten. Vorig jaar waren dat er al 3.240. Dat is een aanzienlijke stijging, met 23,5 %. Het probleem rijst voornamelijk aan de treinstations Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters.

De stad Gent had daarom eerder al een overleg ingepland met de politie en de NMBS, om extra camerabewaking te organiseren aan de fietsstallingen aan de Gentse treinstations. Die stations zijn echter eigendom van de NMBS. Ik heb ook onze burgemeester hierover ondervraagd. Hij zegt dat zowel hij als de politie in overleg zijn gegaan met de NMBS om meer camera's te krijgen aan onze treinstations.

Wat was de uitkomst van die overlegmomenten?

Wanneer zal de extra camerabewaking, die beloofd zou zijn, aan de fietsstallingen van Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort geïnstalleerd worden? Over hoeveel bijkomende camera's gaat het?

Neemt de NMBS nog andere initiatieven om de veiligheid aan de fietsstallingen te verhogen en om zo fietsdiefstallen tegen te gaan?

22.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Bossuyt, in het geval van het

station Gent-Dampoort werd een studie door de NMBS gemaakt met als resultaat dat het beeld van enkele bestaande camera's werd geoptimaliseerd. Voor Gent-Sint-Pieters werden enkele camera's geheroriënteerd om dode hoeken beter in beeld te brengen.

In het kader van de uitwisseling en samenwerking met de Gentse politiediensten werden daarnaast de volgende initiatieven genomen. De plannen van de fietsenstallingen en bijhorende CCTV-fiche werden aan de politiediensten bezorgd en met hen overlopen, waardoor de beelden nu gericht kunnen worden opgevraagd. De NMBS heeft aan de politie gevraagd om specifieke hotspotsrisicomomenten kenbaar te maken met het oog op gerichte acties en realtime monitoring die het vatten van daders mogelijk maakt. In het kader van de preventie heeft de NMBS aan de sensibiliseringsweek tussen 24 en 28 april rond fietsdiefstal deelgenomen, waarbij een fietslabelactie aan de stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort werd georganiseerd.

De NMBS analyseert welke nieuwe technologie de veiligheid van parkings kan verbeteren. Ook wil de NMBS fietseigenaars sensibiliseren en verantwoordelijkheid aanmoedigen om actie te ondernemen om fietsen te beveiligen.

Bovendien hebben we een akkoord met de regio's over een centraal fietsregister, MyBike. Dat is een zeer positief en nieuw initiatief dat we hebben genomen in het kader van het eerste federaal fietsplan Be Cyclist.

22.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Bedankt voor uw antwoord, dat mij toch enigszins ontgoochelt, aangezien de burgemeester naar aanleiding van het overleg ook nieuwe camera's heeft aangekondigd. Uit uw antwoord heb ik op geen enkele manier kunnen afleiden dat er bijkomende camera's zullen komen. Ik zie dat er wel een analyse zal komen van nieuwe technologie, maar er bestaat al een technologie, namelijk camera's.

In afwachting van de analyse van de studies en dergelijke kunnen er toch extra camera's geplaatst worden aan de stations. Ik heb de cijfers gegeven. De problematiek is effectief heel groot. We moeten ook de eigenaars sensibiliseren. Bent u al vaak in Gent geweest? Op de duur weegt het slot aan de fietsen meer dan de fiets zelf, omdat ze op alle mogelijke manieren worden doorgeknipt. Ik wil u dus heel graag vragen om samen met de NMBS meer camera's aan de stations van Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters te hangen, niet alleen als preventiemiddel om mogelijke dieven af te schrikken, maar ook om de daders van een diefstal makkelijker te kunnen opsporen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reorganisatie bij de NMBS" (55037051C)

23 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réorganisation de la SNCB" (55037051C)

23.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, tijdens de hoorzitting van 31 mei kregen we van zowel de NMBS als de vakbondsvertegenwoordigers te horen dat men het personeel in de stations verder wil afbouwen.

Klopt dat? Is de NMBS van plan om het personeelsbestand op het terrein nog verder af te bouwen? Bent u daarvan op de hoogte? Wat is uw standpunt daarover? Kunt u de tewerkstelling en de dienstverlening bij de NMBS nog garanderen voor de komende jaren?

23.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, er is nog nooit zoveel geld vrijgemaakt voor de spoorwegen en dus ook voor het personeel als de afgelopen jaren, een groot contrast met het verleden. Het personeel vormt de hoeksteen van de dagelijkse dienstverlening aan de reizigers. Wij investeren dus ook op het vlak van personeelsbeleid. Het beste bewijs daarvan zijn de massale aanwervingen van operationeel personeel die volop aan de gang zijn bij de NMBS en Infrabel. De tewerkstelling bij de spoorwegen is dus meer dan ooit gegarandeerd en als u kandidaten kent, zijn zij

van harte welkom.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dat is helemaal geen antwoord op mijn vraag. Tijdens de hoorzitting ging het effectief over de bezorgdheid van het personeel dat men in de stations met minder personeel wil werken. Dat was mijn vraag en daarop hebt u niet geantwoord. U weet hoe wij daarover denken. Wij gingen niet akkoord met de sluiting van de loketten omdat wij dat geen goede zaak vinden. Wij willen dat er personeel is in de stations. Het is voor ons geen enkel probleem als die mensen eventueel ook ander werk doen dan alleen tickets verkopen, maar we moeten levendige loketten en stations hebben, waar het personeel ten dienste staat van de treinreizigers. Dat is onze grote bezorgdheid en ook die van het personeel. Zij maken zich zorgen dat het personeelsbestand daar verder zal worden afgebouwd in plaats van versterkt en op die vraag geeft u helemaal geen antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De slechte dienstverlening van de NMBS tegenover personen met een beperking" (55037052C)

24 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La piètre qualité du service offert par la SNCB aux personnes à mobilité réduite" (55037052C)

24.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, een aantal collega's heeft dit onderwerp daarstraks al aangeraakt. Student Stef Geeraerts getuigde in de pers over een defecte lift in het station van Mechelen waardoor hij de trein niet kon nemen en moest gebruikmaken van een taxi. Hij verwoordde het scherp: "Het gaat hier niet om mijn beperking, maar wel over die van de NMBS."

De NMBS maakt gebruik van speciale taxidiensten om personen met een beperking van het ene station naar het andere te brengen indien ze niet op de trein kunnen stappen of indien er geen assistentie beschikbaar is. Hoe vaak heeft de NMBS al een taxidienst moeten inzetten in het eerste kwartaal van dit jaar? Hoe vaak gebeurde dat in 2022? Wat was de kostprijs daarvan?

Hoeveel assistentieaanvragen kreeg de NMBS in 2022 en in het eerste kwartaal van 2023? Hoeveel procent van die aanvragen tot assistentie heeft de NMBS moeten weigeren in 2022 en in het eerste kwartaal van 2023?

24.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, de NMBS moest in 2022 1.825 keer een beroep doen op een taxidienst. In het eerste kwartaal van 2023 gebeurde dat 490 keer.

Dat vertaalde zich in 2022 in een budget van 312.153 euro ten dienste van personen met een beperkte mobiliteit. De NMBS ontving in 2022 4.835 aanvragen voor alle soorten bijstand.

Een verdere verbetering van de autonome toegankelijkheid van stations is een absolute prioriteit van mijn beleid. Dat is dan ook opgenomen in de nieuwe contracten met de NMBS en Infrabel. Ik verwijs ook naar NMBS Assist, de nieuwe app die assistentieaanvragen moet vereenvoudigen voor personen met een beperkte mobiliteit. De app werd daarenboven zeer positief ontvangen door die mensen.

24.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik weet dat de toegankelijkheid voor u belangrijk is, mijnheer de minister. We doen het echter niet goed. Het is erg dat de toegankelijkheid voor mensen met een verminderde mobiliteit in zo'n rijk land nog zo slecht is.

Ik vind het ook raar dat de NMBS assistentieaanvragen kan weigeren, terwijl taxibedrijven dat niet mogen weigeren. Ik vind dat een vreemde redenering. Waarom moet de NMBS daarvoor niet zelf verantwoordelijk zijn? Heeft dat te maken met het budget? Dat is mij niet helemaal duidelijk.

Het verder investeren in toegankelijkheid, zodat mensen zelfstandig de trein kunnen nemen, is volgens mij heel belangrijk in een rijk land als het onze.

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

25 **Samengevoegde vragen van**

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de rookvrije perrons" (55037126C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De handhaving van het rookverbod in stations en op perrons" (55037170C)

25 **Questions jointes de**

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de l'interdiction de fumer sur les quais de gare" (55037126C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect de l'interdiction de fumer dans les gares et sur les quais" (55037170C)

25.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, sinds 1 januari 2023 is roken op de perrons niet meer toegestaan. Daarmee voerde het Parlement een heel duidelijke regel in en koos het volop voor een gezonde en propere omgeving voor zowel de reizigers als de medewerkers. We zijn ondertussen enkele maanden verder.

Hoe evalueert u het rookverbod op alle perrons? Hoe evalueert de NMBS het rookverbod? Wordt het verbod goed nageleefd? Zijn er bij de reizigers en/of het personeel bevragingen afgenomen ter evaluatie? Zo ja, wat was de conclusie? Welke impact zien de schoonmaakploegen op het schoonhouden van de perrons? Wordt er gesanctioneerd wanneer iemand de regel niet naleeft? Zo ja, hoeveel personen kregen een administratieve sanctie?

25.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, ik sluit me graag bij de vraag aan. Hoeveel personen zijn er sinds de inwerkingtreding van de wet al betrapt op een overtreding van het rookverbod op perrons en in stations? Kunt u de cijfers uitsplitsen volgens het aantal betrapte treinreizigers, het aantal betrapte spoormedewerkers en het aantal vaststellingen per station?

Wat houdt het sanctiebeleid van de NMBS in de praktijk in? Gaat de NMBS onmiddellijk over tot beboeten of geeft ze eerst een waarschuwing? Is er een overgangsperiode? Ik heb de informatiecampagne gehoord, maar wil graag weten hoe het sanctiebeleid er vandaag precies uit ziet. Hoe vaak is er daadwerkelijk gesanctioneerd? Hoeveel boetes zijn er uitgeschreven? Hoeveel geld heeft de NMBS op die manier ontvangen? Werden er eventueel overige sancties opgelegd? Zo ja, welke en hoeveel? Wat vindt u van de maatregel na een half jaar? Evalueert u die positief?

25.03 **Minister Georges Gilkinet**: Collega's, in de periode van januari tot en met maart 2023 werden de reizigers gesensibiliseerd over het rookverbod op de perrons en in de stations, een nieuwe stap vooruit voor de gezondheid en het comfort van de reizigers. Dat is alleszins mijn standpunt.

Sinds april van dit jaar wordt overgegaan tot sanctionering, wetend dat beboeten nooit een doel op zich is. Er worden nu processen-verbaal opgesteld ingeval er een inbreuk plaatsvindt. Op die manier werden al iets meer dan 1.000 pv's opgesteld. Bij een correcte identificatie van de derde wordt het administratief boeteproces opgestart. Bij de opmaak van een proces-verbaal wordt natuurlijk geen onderscheid gemaakt tussen treinreizigers of medewerkers van de spoorwegen. De wet geldt voor iedereen.

Als we het aantal reizigers van de NMBS in 2022 in verhouding zetten tot het aantal pv's dat sinds april in dit verband werd opgemaakt, komt dat maandelijks op ongeveer 500 pv's op een kleine 19 miljoen treinreizigers. De wettelijke doorlooptijd tussen de vaststelling en het opleggen van de administratieve boete dient daarbij gerespecteerd te worden. Het is nog te vroeg om een representatieve analyse van de sancties te geven of om een analyse mee te geven van de schoonmaak van de perrons, maar de eerste indruk is dus voorlopig positief.

In verband met het verzamelen van rokers aan de in- en uitgangen van de stations laat de NMBS mij weten dat zij geen significante verandering heeft vastgesteld.

25.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de wet is nu zes maanden van kracht en het klopt natuurlijk dat er een periode over moet gaan waarin er voldoende sensibilisering moet zijn. Dat begrijp ik ten zeerste. Het is ook goed dat men daarop blijft inzetten. Ik hoor ook regelmatig door de speakers herhaald worden dat er een rookverbod van kracht is.

Laat het duidelijk zijn, Generatie Rookvrij is nog altijd de intentie. Het rookverbod is een heel duidelijke regel, waarvan ik hoop dat die door meer sensibilisering een gewoonte wordt. Men dient te beseffen dat het perron een plaats is waar iedereen op een gezonde manier op de trein moet kunnen wachten. Ik begrijp dat er nog geen grote analyses gemaakt kunnen worden op dit moment, maar ik kom zeker terug aan het einde van het jaar om te bekijken of er een verschil is tussen de situatie nu en zes maanden later.

25.05 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben minder enthousiast over de maatregel. Zoals u weet, hebben wij die ook niet gesteund. Ik vind het een verkeerde stap en een twijfelachtige manier om roken te ontraden. Het gaat voor alle duidelijkheid over roken in openlucht, op locaties waar de rook vervliegt. Het verbod zet, voor zover wij kunnen vaststellen, niet aan tot stoppen met roken, maar leidt wel tot een verplaatsing van het probleem. U zegt dat er volgens de NMBS geen verandering is in de concentratie van rokers aan de in- en uitgangen, waardoor passief meeroken toeneemt. Ik zie dat in het station waar ik dagelijks de trein neem wel.

In elk geval vind ik de maatregel te betuttelend. U zegt dat er sinds april 1.000 pv's werden uitgeschreven. Ik merk dat u dat cijfer minimaliseert, maar ik vind dat veel. Ik ben van mening dat we moeten strijden tegen de sigaret, maar niet tegen mensen die roken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55037171C de Mme Laurence Zanchetta est reportée.

26 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende het rijbewijs met punten" (55037216C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rijbewijs met punten" (55037298C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het puntenrijbewijs" (55037327C)

26 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne le permis de conduire à points" (55037216C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis à points" (55037298C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis à points" (55037327C)

26.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, er is vandaag al een en ander over het rijbewijs met punten te doen geweest. De afgelopen weken verschenen er ook in de Franstalige pers enkele artikelen over het rijbewijs met punten, waaraan door een aantal leden van deze regering en ook u, mijnheer de minister, wordt gewerkt. Men schreef dat het dood en begraven zou zijn. *Enterré*, stond er in de Franstalige pers te lezen.

Ik maak mij daarom zorgen over de doelstelling die expliciet in het regeerakkoord werd opgenomen: "De regering maakt werk van een structurele aanpak van hardnekkige recidive, ook voor overtredingen die doorgaans afgehandeld worden met een onmiddellijke inning. De wet betreffende het rijbewijs met punten vormt hiervoor de basis".

Dat is een heel duidelijke doelstelling uit het regeerakkoord, waarvoor we een jaar voor de volgende verkiezingen, nog altijd invulling zoeken. Wij zijn ervan overtuigd dat het rijbewijs een goed instrument is.

Het rijbewijs met punten wordt gecontesteerd. Ik probeer mij in te leven in partijen die zich daartegen verzetten. Ik vraag mij af waarom ze daartegen bezwaren hebben. Ik heb het gevoel dat daarrond een

bepaalde connotatie en sfeer hangt die eigenlijk niet met de realiteit klopt.

Wat is het rijbewijs met punten, collega's? Het is in de eerste plaats een preventief en sensibiliserend systeem. Het wijst de chauffeur erop dat hij extra op zijn verkeersgedrag moet letten, zeker als hij na een eerste of tweede overtreding punten begint op te stapelen. Dat is het grote effect van het rijbewijs met punten.

Het is dus in eerste instantie preventief en sensibiliserend, weliswaar met een stok achter de deur, namelijk de intrekking van het rijbewijs bij het behalen van al te veel punten. In de perceptie wordt dat systeem uitermate repressief voorgesteld of ervaren schijnbaar in het Waalse landsgedeelte, waardoor het blijkbaar moeilijk 'verkocht geraakt'. Omwille van electorale motieven lijkt men hierover niet verder te willen nadenken. Dat is erg betreurenswaardig. We moeten die discussie toch eens ten gronde voeren. Ik lees in de resolutie van de collega's van de PS voor verkeersveiligheid dat ook zij meer willen inzetten op sensibilisering en preventie. Het rijbewijs met punten is daar net een zeer goed systeem voor.

Er zou binnen de regering ook een alternatief voorstel zijn besproken, dat door de collega's van de PS en MR samen naar voren werd geschoven. Dat voorstel ging uit van een goede databank, net om recidive te kunnen detecteren. Wat is dan de volgende stap? Wat wordt er gedaan met de recidive die op een goede manier gedetecteerd en geregistreerd zou worden? Dat stond niet in dat voorstel. Dat is evenwel precies wat nodig is als we recidive willen aanpakken. Dan kunnen we daar twee dingen mee doen. Ofwel zouden we de databank en het vaststellen van recidive kunnen overlaten aan de politierechters. Misschien is ter zake een wetswijziging nodig, maar daar ben ik niet van overtuigd. Op een bepaald moment zou een politierechter rekening kunnen houden met die recidive en extra zware straffen kunnen opleggen. Dan zitten we echter met een systeem waarbij we afhankelijk zijn van bijvoorbeeld de werklast van een bepaalde politierechter en de goesting of de prioriteit van die politierechter, terwijl een rijbewijs met punten op dat moment veel doordachter, veel helderder, veel transparanter is, ook voor de bestuurders zelf die weten dat na een x aantal punten het risico eraan komt.

Dat zijn de voordelen van een rijbewijs met punten die eigenlijk inspelen op of aanknopen bij doelstellingen die ik allemaal al heb gehoord bij de collega's van PS en MR. Ik begrijp niet goed waarom er een bijna blinde afkeer is van het rijbewijs met punten in het Franstalige landsgedeelte. Ik zou dat eigenlijk graag weten.

Mijnheer de minister, in eerste instantie, wat is de stand van zaken op regeringsniveau? In hoeverre vinden we nog een antwoord op die doelstelling uit het regeerakkoord, waar alle zeven partijen zich achter hebben geschaard? Op welke manier zal daar nog invulling aan worden gegeven in het laatste jaar van deze regeerperiode?

26.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de verkeersveiligheid moet worden verhoogd en alle partijen blijken het daarover eens te zijn in onze discussies in de commissie. Gedragswijzigingen kan men bekomen door opleidingen in te schrijven in een straf of door veelplegers met hun grote aantal overtredingen te confronteren. Het gaat me niet zozeer om de straf, maar wel om het aanpakken van machogedrag in het verkeer. Alleen gedragsveranderingen kunnen voor veiligere wegen zorgen. Het rijbewijs met punten is dan een middel om de verkeersveiligheid te verhogen.

Als ecologen zeggen wij dat dit zeker niet het enige is dat moet gebeuren. Er zal op veel zaken moeten worden ingezet, maar dit is wel een belangrijk middel voor de verhoging van de verkeersveiligheid. Daarenboven is dit geen nieuw idee, want het staat al meer dan 30 jaar in de Belgische wet. Daarnaast hebben zeer veel Europese landen een vorm van een rijbewijs met punten, dat hebben wij van VIAS vernomen. Er zijn ook heel wat studies die aantonen dat zo'n systeem het dodental in het verkeer kan verminderen. Dat zijn toch allemaal argumenten die pleiten voor dat rijbewijs met punten.

Mijnheer de minister, u hebt gewerkt aan een compromis, samen met uw collega-ministers Verlinden en Van Quickenborne, en hebt dat op de regeringstafel gelegd. Wij zien vandaag echter nog geen witte rook. Ik vernam daarnet nog op Twitter dat een akkoord misschien wel verder af is dan wij denken. Twee partijen schatten immers om een of andere reden de voordelen van dat rijbewijs met punten anders in.

Daarom wil ik u vooral vragen naar de stand van zaken. Kunt u nog eens schetsen welke inspanningen u gedaan hebt om tot een akkoord te komen? Hoe ziet u momenteel de toekomst van het rijbewijs met punten?

26.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bijna een jaar geleden kwam Vias ons hier in de commissie vertellen dat men in dit land drie keer per maand betrapt kan worden op 15 kilometer per uur te snel rijden in de bebouwde kom en twee keer per jaar positief kan blazen voor rijden onder invloed tussen 0,5 en 0,8 promille en dat men voor die 38 verkeersovertredingen op snelheid en alcohol –levensgevaarlijk voor andere weggebruikers – geen andere sanctie krijgt dan een boete. Helaas zijn er redelijk wat chauffeurs in dit land die met de glimlach boetes betalen en keer op keer in de fout blijven gaan.

Dan is het puntenrijbewijs een ideaal systeem, zodat die mensen ofwel hun gedrag veranderen, ofwel van de weg worden gehaald in het belang van de veiligheid van iedereen. Daarom spraken we in het regeerakkoord af om een studie naar zo'n puntensysteem te doen, zoals het in vele varianten bestaat in de Europese Unie, en om het dan in te voeren. Die studie is een jaar geleden opgeleverd, beste collega's van PS en MR, op uw vraag.

De conclusie van de studie is heel helder. Er staat letterlijk in: "Vias Institute beveelt aan om een puntensysteem zo snel mogelijk in te voeren."

Mijnheer de minister, wij zijn een jaar later en ondanks het feit dat u wel het regeerakkoord wenst uit te voeren en u effectief een voorstel hebt ingediend, wordt na een jaar discussiëren achter de regeringsschermen uw voorstel compleet geblokkeerd door de PS en MR, hoewel de argumenten opgebruikt zijn. Tweeëntwintig landen hebben het al ingevoerd. Vias Institute schrijft zwart op wit dat het noodzakelijk is om het ook in ons land in te voeren. Sommigen zeggen gewoon 'neen'.

Ik geloof niet meer dat sommigen verkeersveiligheid echt belangrijk vinden. Mocht dat immers wel het geval zijn, dan komt men een gegeven woord na. Dan worden de wetenschap en de praktijk in zoveel andere landen aanvaard, waar het veel veiliger is op de weg dan bij ons.

Mijnheer de minister, de regering zit achter de schermen in een volledige impasse. Mijn voorstel is om een wetsvoorstel dat al is ingediend door de heer Van den Bergh, verder te bespreken in de commissie voor Mobiliteit en een meerderheid voor het voorstel te zoeken in de Kamer.

Ik ga ervan uit dat alle regeringspartijen die het regeerakkoord hebben ondertekend, uiteindelijk zullen instemmen met de invoering van een puntenrijbewijs of puntensysteem. Indien zij dat niet doen, hoop ik dat het er toch komt in het belang van de veiligheid van iedereen. Zowel in Vlaanderen als in Wallonië verlangen de mensen immers dat hun kind veilig thuiskomt.

Mijnheer de minister, klopt het dat de onderhandelingen in de regering over het rijbewijs met punten compleet vastgelopen zijn? Kunt u instemmen met en geeft u politieke steun aan mogelijke parlementaire initiatieven waarbij het Parlement verantwoordelijkheid opneemt en een puntenrijbewijs invoert om de verkeersveiligheid in dit land te verbeteren?

De **voorzitter**: De oefening die wij nu maken, is een vragensessie gericht tot de regering, waarbij aan de minister van Mobiliteit gevraagd wordt naar de stand van zaken in dit dossier.

26.04 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik heb inderdaad de indruk dat een deel van de gestelde vragen niet tot mij gericht is.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, de vragen zijn wel tot u gericht, aangezien ze uitgaan van verklaringen van u in de commissie voor Mobiliteit.

26.05 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, geachte Kamerleden, ik zal de vragen proberen te beantwoorden. Het is inderdaad een belangrijk onderwerp. Voor alle duidelijkheid, ik zal mij niet mengen in de werking van het Parlement en de commissie voor Mobiliteit in het bijzonder. Het

enig doel is een verbetering van de verkeersveiligheid. Wij doen dat ook met andere projecten dan het rijbewijs met punten, maar ik werk inderdaad – dat is mijn taak – aan een rijbewijs met punten en meer in het algemeen aan een betere bestrijding van recidive van een gevaarlijke houding achter het stuur.

Verkeersveiligheid is voor mij een absolute prioriteit. Samen met mijn regionale en federale collega's werk ik hard om onze wegen veiliger te maken. In het bijzonder werken we aan een effectievere en strengere aanpak van recidive.

Op basis van de studie die Vias institute in juni 2022 aan het Parlement heeft voorgesteld, heb ik met de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken een eerste voorstel opgesteld om het rijbewijs met punten in te voeren in België. In november 2022 werd het een eerste keer besproken door het kernkabinet. De tekst lag er, maar er kwamen nog opmerkingen van verscheidene collega's, met name over de overtredingen die in het rijbewijs met punten moeten worden opgenomen.

Om met alle gevoeligheden rekening te houden, hebben mijn diensten en die van Justitie en van Binnenlandse Zaken het ontwerp herwerkt. Begin juni werd een tweede versie ervan voorgesteld. Ik heb een efficiënt en rechtvaardig instrument voorgesteld, met het best mogelijke evenwicht op het vlak van het toepassingsgebied – er worden bijvoorbeeld alleen snelheidsovertredingen van meer dan 20 kilometer per uur in aanmerking genomen – en op procedureel vlak, waarbij de toegang tot een rechter wordt gegarandeerd. De wettekst is klaar en is *pico bello*, met alle nodige punten en komma's. Ik kan alleen maar constateren dat het principe zelf van een puntensysteem niet de goedkeuring van alle leden van de meerderheid kan wegdragen. Ik begrijp heel goed dat de hervorming angst oproept, maar ik betreur ten zeerste dat men zich erachter verschuilt om de positieve vooruitgang die het project heeft geboekt in de strijd tegen de verkeersonveiligheid, te verdoezelen.

Natuurlijk ben ik niet van plan om machteloos toe te kijken. Ik blijf vastbesloten om recidive te bestrijden. Gezien het aantal verkeersslachtoffers in België kunnen we het ons niet veroorloven het probleem te negeren. Ik heb het al eerder gezegd en ik zeg het hier nog een keer: het rijbewijs met punten is voor mij een middel, maar geen doel op zich en dat is het ook nooit geweest. Er moeten ook andere acties worden ondernomen voor meer verkeersveiligheid.

We hebben al een aantal maatregelen genomen, zoals de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs bij rijden onder invloed, vanaf 1,2 promille, meer snelheidscontroles, meer alcohol- en drugstests bij ongevallen. Voorts moeten er boetes komen die meer in verhouding zijn met de hoogte van de overdreven snelheid. Hoe hoger de snelheid, hoe gevaarlijker en dodelijker het voertuig is, dus hoe hoger de boete moet zijn, opdat die het gedrag zou beïnvloeden. Ik wil ook meer doen tegen drugsgebruik achter het stuur, bijvoorbeeld met een verbod op de verkoop van lachgas, met de nodige uitzonderingen voor professioneel gebruik. Ik wil ook meer doen om de verheerlijking van te hard rijden tegen te gaan.

Wat ons moet verenigen, is een antwoord op het probleem van recidive. Daarom zal ik voorstellen blijven doen om recidive strenger aan te pakken, onder andere met betrekking tot een gemakkelijkere en betere identificatie van de recidivisten door politierechtbanken, wat ik voor het zomerreces op tafel wil leggen.

26.06 Jef Van den Bergh (cd&v): Bedankt, mijnheer de minister, voor uw stand van zaken in het dossier van het rijbewijs met punten, voor uw verduidelijking hoe een en ander is verlopen en voor uw overzicht van plannen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Dat neemt niet weg dat we een belangrijke kans missen, als we niet inzetten op het rijbewijs met punten.

Ook al zijn registratie en detectie van recidivisten uiteraard prioriteiten, we moeten het debat daarover toch eens in commissie voeren, des te meer omdat alle partijen ongetwijfeld voor een veiliger verkeer zijn en mee willen zoeken naar gedragen maatregelen die ons verkeer veiliger zullen maken. Als de agendering van het wetsvoorstel daartoe aanleiding kan geven, moeten we dat doen.

Mijnheer de voorzitter, u gaf al aan dat we hier enkel vragen aan de minister kunnen stellen. Het zou echter goed zijn om de argumenten van alle partijen te horen. Tot nu toe vind ik immers geen duidelijke redenen waarom we hiermee niet verder kunnen gaan.

Ik haal twee argumenten aan, die ik al gehoord heb. Ten eerste zou volgens een partij de koppeling van de boetes aan het inkomen veel effectiever zijn. Ik verwijs evenwel naar getuigenissen van politierechters die zeggen geen enkele vat meer te hebben op sommige chauffeurs die keer op keer voor hun rechtbank verschijnen, omdat die geen inkomen of bezittingen meer hebben die “aangeslagen” kunnen worden. Die chauffeurs moeten we op een andere manier kunnen treffen dan enkel met financiële boetes. Het verkeersveiligheidsbeleid van de voorbije dertig jaar heeft aangetoond dat alleen boetes uitschrijven niet werkt. We moeten dus op andere instrumenten inzetten.

Een tweede argument dat ik bij andere partijen hoor, is dat een toenemend aantal bestuurders zonder geldig rijbewijs rond zou rijden. Dat is inderdaad een neveneffect en dat is ook uit de studie van Vias gebleken. Dat geldt echter evengoed voor andere maatregelen, zoals voor de verplichting van een alcoholslot, ingevoerd door een MR-minister, of voor de maatregelen rond kruiselingse recidive. Met dat argument kan men eigenlijk niks meer doen.

Nochtans is het rijbewijs met punten het instrument bij uitstek is om nettowinst te boeken voor de verkeersveiligheid en dat bewijzen ook de studies. We moeten dus de mensen raken in de mogelijkheid om te rijden. We mogen niet zomaar staan zwaaien met het rijbewijs met punten of het zomaar uitdelen; het moet de stok achter de deur zijn in een preventief en sensibiliserend systeem. Dat debat moet echt eens gevoerd worden en ik kijk daarvoor ook naar de collega's.

26.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, veiliger verkeer is een prioriteit voor de groene fractie, maar ook voor alle andere fracties in deze commissie. Dat wordt duidelijk in elke discussie in deze commissie. Ik was dus blij nog eens te horen wat u als minister van Mobiliteit in de voorbije maanden heeft gedaan. U legt effectief een rechtvaardig voorstel op tafel, om uw eigen woorden te gebruiken. Ik ben het met u eens dat het puntensysteem geen doel op zich is, maar een middel om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid verhoogt. Recidivisten die met de regelmaat van een klok een verkeersovertreding begaan en daardoor anderen in gevaar brengen op de weg, worden daarmee even van de weg gehaald. Dat wordt gekoppeld aan een soort opleiding die tot een gedragsverandering zou moeten leiden, in de hoop dat ze op zijn minst twee keer nadenken voordat ze een nieuwe overtreding begaan wanneer ze opnieuw van de weg gebruikmaken.

U zei ook dat u niet passief wil toekijken, maar dat u voorstellen op tafel zult blijven leggen, omdat verkeersveiligheid voor u te belangrijk is. Mijn boodschap richt ik dan ook niet zozeer tot u, want u trekt de kar en wil op alle mogelijke manieren dit rijbewijs met punten invoeren, maar wel tot de parlementsleden van de MR en de PS: *get your act together*. Voeg de daad dus bij het woord. Als jullie het menen dat een veiliger verkeer ook voor jullie belangrijk is – wat ik oprecht geloof – dan is dit een van de mogelijkheden die we kunnen en moeten invoeren. Dan hoop ik oprecht dat ook jullie de verschillende argumenten van de experts ter harte nemen om het voorstel goed te keuren dat de ministers Gilkinet, Verlinden en Van Quickenborne op tafel hebben gelegd.

26.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, eigenlijk komt het erop neer dat de MR en de PS een veto hebben uitgesproken. Zij accepteren het principe niet, zonder argumenten. Vooruit accepteert zo'n veto niet. We willen dat het aantal verkeersdoden en -gewonden in het land eindelijk opnieuw begint te dalen en daar hebben we het puntenrijbewijs voor nodig, zoals we hebben afgesproken in het regeerakkoord, zoals blijkt uit een vuistdikke studie van Vias en zoals blijkt uit de praktijk in 22 andere Europese landen. Ik apprecieer uw inspanningen, maar we zullen niet accepteren dat u uw wetsontwerp zodanig laat verwateren – om toch maar iedereen mee te krijgen – dat er van het principe van het puntenrijbewijs niets meer overschiet. Dan zitten we immers met een wetsontwerp dat mogelijk geen impact meer heeft.

Het is dus noodzakelijk dat we het debat hierover publiek voeren in het Parlement. Iedereen moet dan maar eens zijn argumenten op tafel leggen en sommigen zullen moeten uitleggen waarom zij die maatregel niet willen nemen. Ik wil heel graag een aantal belangrijke cijfers in herinnering brengen over het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners per jaar. In de Europese Unie is dat gemiddeld 52, in Vlaanderen is dat 47, in Wallonië is dat 84. Behalve in twee provincies in het oosten van Polen en het zuiden van Roemenië zijn de wegen in heel de Europese Unie nergens zo gevaarlijk als in Wallonië. Ik begrijp dus niet waarom sommigen het zich nog kunnen permitteren om een veto uit te spreken ten aanzien van het puntenrijbewijs, dat in 22 andere landen bewezen heeft wel te werken. Er is een studie gemaakt, besteld door de regering zelf, ook op vraag van de MR en de PS, waarin zwart op wit staat

dat we het puntenrijbewijs zo snel mogelijk moeten invoeren.

Als de regering er niet uitgeraakt, mijnheer de minister, dan moeten wij in het Parlement onze verantwoordelijkheid nemen.

De **voorzitter**: Een korte opmerking. Ik zit hier niet als vertegenwoordiger van de PS, maar als commissievoorzitter, maar ik veronderstel dat er een mogelijkheid bestaat om met de meerderheidspartijen een dialoog over dit punt te voeren, waar alle fracties hun standpunt kunnen verdedigen.

Ce n'est pas un débat entre nous, M. Vandenbroucke. C'est une question au ministre. Ça c'est l'exercice qu'on fait maintenant.

26.09 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, u hebt zich tot mij gericht. Ik apprecieer dat u meer ruimte dan gebruikelijk voor deze vragen hebt toegestaan. Ik vind dat u uw rol als voorzitter zeer goed speelt op dat vlak en dat u ook neutraal bent. U geeft echter het advies om dat te bespreken met de meerderheidspartijen onderling, maar dat is nu net wat we al een jaar aan een stuk doen achter de schermen met de regering, zonder resultaat.

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

27 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes de correspondance engendrés par le manque de ponctualité des trains" (55037292C)

27 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Problemen met aansluitingen door de gebrekkige stiptheid van de treinen" (55037292C)

27.01 Chanelle Bonaventure (PS): *Monsieur le Ministre, après une année 2022 marquée par un taux de ponctualité particulièrement bas sur le rail, il apparaît que le nombre de trains en retard ou supprimés a encore augmenté au cours de janvier, par rapport à l'année dernière.*

Les chiffres d'Infrabel indiquent que le mois d'avril 2023 était lui de ce point de vue moins bon que le mois d'avril 2022: seuls 88,6 % des trains de passagers intérieurs sont arrivés à Bruxelles ou à leur terminus à l'heure ou avec un retard de moins de 6 minutes. Si l'on tient compte des trains supprimés – 3 274 en avril –, le pourcentage descend à 85,9 %. En d'autres termes, près d'un train sur sept a été retardé ou annulé. En mai, la ponctualité globale a poursuivi sa chute pour atteindre 87,4 %.

Bon nombre de nos concitoyens pâtissent de la situation – notamment celles et ceux qui effectuent les trajets entre Dolhain et Bruxelles, ligne que j'emprunte régulièrement. Presque tous les jours, les retards entraînent des problèmes de correspondance en gare de Verviers. Et ceci peut s'avérer particulièrement problématique pour les navetteurs. En cette période d'examen, je pense notamment aux élèves et étudiants qui se rendent en train à leur école, leur haute école ou leur université.

J'en viens à mes questions, Monsieur le Ministre:

- Comment expliquez-vous cette dégradation de la ponctualité en 2023? Quelles initiatives comptez-vous prendre afin de remédier à cette situation?

- Le contrat de service public de la SNCB prévoit des indicateurs de performance et un système de bonus-malus relatifs, notamment, au taux de ponctualité. Concrètement, le taux de ponctualité devrait atteindre environ 90 % en 2023 – faute de quoi l'entreprise ferroviaire subira des désavantages. Des initiatives spécifiques seront-elles mises en place pour répondre à cet objectif?

- En outre, un autre indicateur concerne le respect des correspondances. Pouvons-nous obtenir votre analyse de la situation actuelle, eu égard aux objectifs visés par ces indicateurs?

- Concernant plus particulièrement le cas de la liaison entre Dolhain et Bruxelles, comment la SNCB explique-t-elle la multitude des problèmes rencontrés sur cet axe? Des pistes de solution existent-elles afin, ici aussi, d'améliorer la ponctualité?

27.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Bonaventure, la ponctualité et la fiabilité des services

ferroviaires sont aussi de bonnes valeurs et restent deux priorités absolues tant pour moi que pour nos entreprises ferroviaires. Force est de constater que le service n'est actuellement pas à la hauteur de ce que les voyageurs sont en droit d'attendre. Je l'ai déjà dit et je n'ai aucune difficulté à le répéter. Je le dis ici au Parlement et je le dis aussi quand je suis face à Mme Dutordoir et à M. Gilson. Ils partagent ce point de vue et cet objectif d'améliorer la situation. Je veux le dire ici, c'est une préoccupation partagée par tout le monde.

En ce qui concerne les chiffres de la ponctualité et ceux des suppressions de trains, il est possible d'en suivre l'évolution en toute transparence sur le site opendata.infrabel.be, qui fait vraiment preuve d'une transparence qui n'existe peut-être pas dans d'autres pays. Pour moi, c'est très bien même si cela met un peu de pression sur le système, y compris sur le ministre quand il est interrogé. Ces données sont mises librement à disposition, que ce soit pour la liaison entre Dolhain et Bruxelles ou pour toute autre liaison du pays.

Nous avons déjà débattu en détail plusieurs fois des causes qui affectent la qualité de l'offre ferroviaire. Il s'agit principalement de défauts du matériel roulant qui est vieillissant. Un train ne s'achète pas en claquant des doigts. Il s'agit aussi de l'intrusion de personnes sur les voies ou *trespassing*. C'est un problème de civisme. Il s'agit aussi d'un manque de personnel roulant. Nous recrutons, comme je l'ai dit tout à l'heure à Mme Vindevoghel. Si vous connaissez des candidats accompagnateurs et conducteurs de train, envoyez-les nous. Des postes sont ouverts. Ce sont des métiers passionnants, très correctement rémunérés et au service des citoyens et de la mobilité.

Il existe plusieurs pistes et actions pour améliorer la situation, sur lesquelles nous travaillons parallèlement. Il y a d'abord la livraison des nouvelles voitures M7, qui est attendue pour les prochains mois. Les firmes avec lesquelles nous avons contracté sont en train de récupérer leur retard, qui est aussi dû à un manque de pièces lié à la situation internationale.

De plus, la SNCB poursuit sa recherche de personnel supplémentaire. En 2023, une vaste campagne de recrutement a été lancée: nous recherchons 1 600 nouveaux collaborateurs et nouvelles collaboratrices, principalement du personnel opérationnel. Enfin, nous investissons massivement dans le réseau avec Infrabel pour en améliorer la robustesse. Nous sommes en train de réaliser des travaux qui auraient dû être faits plus tard. Ces travaux ont parfois un impact ponctuel sur le service, mais sont nécessaires. Ils sont financés grâce au contrat que nous avons signé et au réinvestissement que nous avons décidé.

Ces mesures structurelles prennent du temps pour être mises en œuvre et marquer leurs effets. Il n'y a pas de magie. C'est pourquoi, face au niveau de ponctualité insatisfaisant, j'ai demandé à la SNCB et à Infrabel de mettre en place un plan d'action à court terme pour améliorer la ponctualité. Cela concerne à la fois leur comité de direction interne et leur conseil d'administration, qui systématiquement sont saisis des questions qui se posent et de l'état d'avancement du plan d'action.

Ce plan a été développé par la SNCB et par le gestionnaire d'infrastructure Infrabel pour prendre des mesures en ce qui concerne l'état du matériel roulant, des investissements contre les intrusions – nous avons d'ailleurs dégagé un budget supplémentaire contre les vols de métaux, qui sont un autre problème sur lequel Securail travaille, en collaboration avec la police fédérale –, la mise en œuvre d'un plan d'action pour lutter contre l'absentéisme des travailleurs et la réduction des procédures de sécurité Linda, liées au nouveau système de démarrage des trains.

Enfin, le contrat de service public définit les missions et les moyens alloués pour la période à venir. Les indicateurs de performance de la SNCB comprennent la ponctualité et des valeurs cibles, soit 91% de ponctualité en 2032 au minimum.

Ils sont donc plus que jamais d'actualité. Tout est mis en œuvre pour les atteindre. C'est la première fois dans l'histoire que la SNCB et Infrabel reçoivent autant de moyens avec une vision claire de la meilleure façon de les utiliser au cours des dix dernières années.

Je suis en dialogue permanent - et encore cette semaine - avec les deux CEO des deux entreprises au sujet de la ponctualité et de la robustesse du service. Les deux entreprises savent qu'il s'agit à mes yeux d'une priorité absolue pour l'avenir et elles ne m'ont pas dit le contraire lorsque nous en avons discuté. C'est également leur priorité.

27.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je soutiens évidemment l'engagement de nouvelles générations de cheminots. Il est positif que vous souligniez dans votre réponse que la responsabilité de ces retards n'est pas liée aux travailleurs qui sont souvent des passionnés et qui font de leur mieux pour honorer leur mission quotidienne.

Je rappelle que l'on n'est pas d'accord, en tant que navetteurs, de prendre deux trains d'avance pour être sûrs d'arriver à l'heure à une réunion ou d'être contraints de prendre sa voiture lorsque l'on en possède une.

On peut aussi souligner le fait que les correspondances avec les bus (la liaison Ghlin-Bruxelles) sont exactement prévues aux mêmes heures. À mon sens, les correspondances doivent être concertées entre les différents opérateurs. Il y a sans doute là une piste de réflexion sur laquelle se pencher.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rames Arriva de la ligne Liège-Maastricht-Aix" (55037311C)

28 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arrivatreininstellen op de spoorlijn Luik-Maastricht-Aken" (55037311C)

28.01 Chanelle Bonaventure (PS): *Monsieur le ministre, le 14 mars, vous avez annoncé la signature la veille d'une lettre d'intention entérinant le lancement prochain de la relation dite des "trois pays" qui assurera la jonction Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle. Plus de correspondance et la possibilité d'enfin relier directement par le train les trois métropoles eurégionales.*

En commission, le 28 mars, vous confirmiez que cette jonction serait effective en décembre prochain. Utilisation sera faite nouvelles automotrices appartenant à Arriva et qui seront équipées de l'ETCS.

Il semblerait que ces automotrices ne seraient pas équipées du système permettant aux accompagnateurs de fermer les portes du train. Ce changement aurait un impact sur la procédure Linda d'ouvertures et fermetures des portes, laquelle s'en trouverait sensiblement modifiée, avec pour conséquence que cette action serait désormais du ressort des conducteurs.

Par ailleurs, il me revient que la concertation sociale avec la SNCB sur les questions liées aux tâches des différents profils de cheminots serait au point mort.

J'en viens dès lors à mes interrogations, Monsieur le Ministre:

- Disposez-vous d'une date plus précise pour le lancement de cette relation?*
- Le matériel a-t-il reçu l'homologation de la European Railway Agency?*
- Confirmez-vous que des modifications seront apportées à la procédure Linda et que celles-ci impacteront la répartition des tâches entre les cheminots?*
- Qu'en est-il de la concertation sociale au sein de la SNCB sur ces questions?*

28.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Bonaventure, je me réjouis, comme vous, je pense, du lancement prochain de ce train des trois frontières qui reliera bientôt Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle. Ces trois régions transfrontalières sont fortement connectées. Cette liaison directe rendra plus agréable le quotidien des travailleurs et des habitants qui circulent entre nos trois pays. Relier plus efficacement nos trois pays est une vraie opportunité économique, culturelle et professionnelle – je dirais même politique – dans la construction européenne.

Une date précise de lancement n'est pas encore connue. Cependant, comme je vous en informais en mars dernier, nous parlons toujours d'une mise en service de ce train en décembre 2023, donc dans le courant de cette législature. Cela me réjouit, comme vous vous en doutez.

En réponse à vos questions, la SNCB m'informe que la procédure de départ à appliquer par le

personnel de la SNCB tant sur le réseau Infrabel que sur le réseau ProRail est actuellement en cours d'analyse entre Nederlandse Spoorwegen, Arriva et la SNCB. Une fois la coordination trouvée entre les différents partenaires, le personnel sera informé et formé comme prévu.

Je comprends votre impatience à savoir, mais il ne faut pas jouer plus vite que la musique. Tout se fera bien dans l'ordre. Aucun train ne prendra le départ sans que tout soit bien clair et que tout le personnel soit informé.

Comme vous le mentionnez, l'homologation n'est pas de ma compétence, mais bien de l'European Union Agency for Railways (ERA).

28.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je vous rappelle que nous comptons évidemment sur vous pour rétablir la concertation sociale qui semble actuellement en difficulté à la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Questions jointes de

- Emmanuel Burton à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'AR relatif au permis de conduire pour des camionnettes à moteur à hydrogène ou électrique" (55037239C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La conduite avec le permis B de camionnettes électriques jusqu'à 4 250 kg" (55037256C)

29 Samengevoegde vragen van

- Emmanuel Burton aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het KB betreffende het rijbewijs voor bestelwagens met een elektro- of waterstofmotor" (55037239C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het besturen van elektrische bestelwagens tot 4.250 kg met een rijbewijs B" (55037256C)

29.01 Emmanuel Burton (MR): *Monsieur le Ministre, vous avez annoncé en avril 2023 du changement pour le permis B. En effet, vous avez rédigé un arrêté royal relatif au permis de conduire pour des camionnettes à moteur à hydrogène ou électrique qui a été soumis à la signature du Roi. Dans ce projet pilote d'une durée de 3 ans, un permis de conduire de type B autorisera la conduite de véhicule de catégorie C1 dont la masse maximale autorisée n'excède pas 4.250 kilos. Il semblerait toutefois que cette autorisation ne concernera que les camionnettes à moteur à hydrogène ou électrique utilisées dans le cadre de transport de marchandises, par des entreprises belges.*

Qu'en est-il de cet Arrêté Royal ? A-t-il été publié au moniteur belge ? Quid des véhicules utilisés à des fins privées tels que les camping-cars ? Sont-ils intégrés dans le scope de votre Arrêté Royal, dans la catégorie C1 ? S'agit-il toujours d'un projet pilote de 3 ans ? Pourquoi ne pas envisager une durée illimitée ? Si l'autorisation ne vaut effectivement que pour les conducteurs employés ou utilisés par une personne morale établie en Belgique dont l'objet est le transport de marchandises par route et la logistique, ne faudrait-il pas élargir le champ d'application aux véhicules de particuliers tels que les camping-cars et aux véhicules utilisés dans le cadre des professions indépendantes ?

29.02 Jef Van den Bergh (cd&v): *Mijnheer de voorzitter, ook ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.*

Meneer de minister,

Op de weg naar een emissieloos wagenpark is het goederentransport en de pakjesdistributie nog een hele uitdaging. Het toenemend aantal aan modellen van elektrische bestelwagens biedt kansen om de verdere vergroening van het wagenpark te realiseren. Al is er ook één groot nadeel: het gewicht van de batterijen. Dit heeft tot gevolg dat het laadvermogen van de bestelwagens een heel stuk lager ligt ten opzichte van bestelwagens met een klassieke verbrandingsmotoren, waardoor ze minder goederen kunnen vervoeren en economisch minder aantrekkelijk worden.

Om hetzelfde laadvermogen te behouden, zou het maximaal gewicht van elektrische bestelwagens

moeten opgetrokken worden tot boven de huidige limiet van 3,5 ton om het voertuig met een rijbewijs B te mogen besturen. Zoniet creëert dit een belangrijke drempel voor transporteurs/leveranciers/zelfstandigen om over te schakelen naar elektrisch aangedreven bestelwagens.

De Europese wetgeving voorziet de mogelijkheid om elektrische bestelwagens met een B-rijbewijs te besturen, zolang het gewicht van het voertuig de 4250 kg niet overschrijdt. Hier wordt in Nederland al jarenlang gebruik van gemaakt. Ook in ons land zou er werk worden gemaakt van een KB om ook in ons land een B-rijbewijs toe te laten voor elektrische bestelwagens tot 4250 kg.

Ik heb volgende vragen:

Wanneer mogen we dit KB verwachten?

Moeten elektrische bestelwagens met een gewicht tussen 3,5 en 4,25 ton (die dankzij dat KB dus wettelijk bestuurd kunnen worden met een rijbewijs B) dan nog uitgerust moeten worden met een tachograaf zoals andere vrachtvoertuigen boven de 3,5 ton?

Zullen zij onderhevig zijn aan een tonnageverbod van 3,5 ton op de openbare weg?

Welke stappen zal de minister verder nemen om emissieloos vrachtvervoer te blijven stimuleren?

29.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Burton, monsieur Van den Bergh, les camionnettes électriques ou à hydrogène apparaissent sur le marché mais elles sont plus lourdes que d'autres vu le poids des batteries pour ce qui concerne les camionnettes électriques. C'est la raison pour laquelle j'ai autorisé une expérience pilote de trois ans qui nous permettra de les tester en situation réelle avec des dérogations exceptionnelles sur le type de permis de conduire nécessaire.

Concrètement, dans cette expérience pilote, un permis de conduire de type B autorise la conduite de véhicules électriques ou à hydrogène de catégorie C1 dont la masse maximale autorisée (MMA) n'excède pas 4,25 tonnes. Il s'agit essentiellement de véhicules de livraison dont la MMA dépasse 3,5 tonnes en raison de la masse de la batterie et du système de propulsion alternatif. Les camping-cars ne sont pas visés par cette disposition.

Mijnheer Van den Bergh, in een tijdelijke vrijstelling voor de tachograaf in het kader van het proefproject is vooralsnog niet voorzien, maar de FOD Mobiliteit bestudeert de mogelijke opties in het licht van de Europese bepalingen ter zake. Bovendien zijn tonnageverboden voor vrachtverkeer een gewestelijke bevoegdheid en voorziet het federaal proefproject bijgevolg niet in een afwijking van de tonnageverboden.

L'arrêté royal en question a été promulgué et attend sa publication au *Moniteur belge*. Il s'agit d'un projet pilote qui est, par définition, limité dans le temps et qui s'étend sur trois ans.

À ce propos, pour la durée de leur participation au projet pilote, les entreprises doivent communiquer les données nécessaires pour permettre d'évaluer l'impact du projet pilote sur la sécurité routière et l'environnement. À la fin du projet pilote de trois ans, ces données feront partie d'une étude de Vias.

Ce projet pilote était une demande du secteur, à laquelle nous répondons. Entre-temps, je reste convaincu que les constructeurs doivent proposer des véhicules électriques plus légers – et je le leur dis régulièrement.

Nous travaillons également sur les circuits courts et le transfert vers des modes moins polluants. Je suis persuadé que le vélo cargo a, pour des courtes distances, aussi sa place dans l'arsenal du futur en termes de mobilité et de livraison de marchandises.

29.04 **Emmanuel Burton** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je pense qu'il est important d'avancer dans ce domaine. Nous ne pouvons pas promouvoir la transition entre les énergies fossiles et les moteurs électriques et, en même temps, ne pas adapter les permis de conduire en conséquence.

Je pense comme vous qu'il importe d'avoir de l'innovation technologique; cependant, à moyen terme en tout cas, les batteries seront toujours un poids handicapant, et un poids handicapant par la masse maximale autorisée pour ces véhicules.

29.05 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Ik heb daar niets aan toe te voegen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55037318C van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

30 **Samengevoegde vragen van**

- **Jef Van den Bergh** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "**Het afschalen van het treinaanbod in het noorden van de provincie Antwerpen (vervolgvraag)**" (55037321C)

- **Kim Buyst** aan **Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "**Het aanbod in de provincie Antwerpen in de nabije toekomst**" (55037330C)

30 **Questions jointes de**

- **Jef Van den Bergh** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "**La réduction de l'offre ferroviaire dans le nord de la province d'Anvers (question de suivi)**" (55037321C)

- **Kim Buyst** à **Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "**L'offre de trains dans la province d'Anvers dans un avenir proche**" (55037330C)

30.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een weerkerende vraag, want ik laat geen kans en dus ook geen commissievergadering voorbijgaan om u die vraag te stellen. U hebt de tekst van mijn ingediende vraag al kunnen lezen. In essentie beperkt mijn vraag zich tot wanneer onze trein terugkomt.

30.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ga iets uitgebreider op de vraag in dan collega Van den Bergh, maar ik sluit dus wel aan bij zijn vraag.

U weet dat wij, zoals uzelf, grote pleitbezorger zijn van een sterk openbaar vervoer, met voldoende treinen, trams en bussen. Op het terrein blijft er echter heel veel mislopen. We hebben al verschillende keren gesproken over treinen die door de beperkte dienstverlening tijdens de coronapandemie afgeschaft werden, maar nadien niet terug ingelegd werden. We hadden het bijvoorbeeld ook over de bediening van het station Mortsel-Oude-God. In al die vragen, vooral van de heer Van den Bergh, mevrouw Verhaert en mijzelf, hebt u telkens wel gemerkt dat wij beseffen dat bepaalde problemen niet van vandaag op morgen opgelost kunnen worden. Wij hebben ook telkens begrip getoond voor het feit dat het niet simpel is om een aantal zaken op te lossen.

Uit recente presentaties van de NMBS aan het raadgevend comité voor treinreizigers krijg ik nu echter de indruk dat het zelfs nog gaat verslechteren voor een aantal reizigers op die verbindingen. Met mijn vragen wil ik checken of die informatie klopt. Een en ander heb ik vernomen via de organisatie TreinTramBus, die vertelt dat door de buitendienststelling van de sporen 20 en 21 de capaciteit van station Brussel-Zuid zal verminderen tijdens de werken aan het gebouw-Fonsny.

De NMBS zou besloten hebben de schrapping van de trein, waar wij het net over hadden, te handhaven en de treinen op die lijn zouden maar tot Schaarbeek rijden gedurende de maanden waarin de werken plaatsvinden. De vraag is of die informatie klopt? Als dat correct is, bent u het dan eens met de manier waarop de NMBS en Infrabel omgaan met de kwaliteit van de dienstverlening op dat traject?

U hebt al een aantal keren gezegd dat de NMBS zoekt naar manieren om de dienstverlening in de provincie Antwerpen te verbeteren. Ooit moet het stoppen. Ooit moeten wij wel een verbeteringsplan zien.

Ik heb het daarnet in een vraag gezegd en wil dat nu opnieuw doen: het is de NMBS die instaat voor het dagelijks inleggen van de trein. De NMBS maakt de planning. U hebt gezorgd voor de centen. U

hebt gezorgd voor een langetermijnvisie. Nu is het aan de NMBS ervoor te zorgen dat ook in de provincie Antwerpen op belangrijke assen de treinen rijden en dat de pendelaars daar de dienst krijgt die ze verdienen.

Ik kijk uit naar uw antwoorden, mijnheer de minister.

30.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, mevrouw Buyst, ik heb het al eerder vermeld. Ik ben mij ten zeerste bewust van de uitdaging waarmee de treinreizigers in de Antwerpse regio kampen.

Zoals wij hier al vaker hebben besproken, zijn er massale aanwervingen gerealiseerd van leerling-treinbegeleiders in het land. De NMBS is op zoek naar 1.600 nieuwe en voornamelijk operationele personeelsleden in 2023, waarvan volgens de huidige gekende behoeften een 250-tal treinbestuurders en 430 treinbegeleiders. De leerlingen stromen geleidelijk in als treinbegeleider, waardoor de huidige tekorten in grote mate en zo snel mogelijk zullen zijn weggewerkt.

Het depot in Antwerpen blijft evenwel moeilijk qua aanwervingen, wat een bijkomende verschuiving van werkplaats naar andere depots vraagt en waarvoor dus ook bijkomende aanwervingen gebeuren, om de druk gevoelig te verminderen.

Midden mei 2023 werden reeds 65 nieuwe treinbegeleiders en 44 nieuwe treinbestuurders voor het district Noordoost gevonden, waarvan er respectievelijk 40 en 20 al zijn gestart. Zij zijn uiteraard nog in opleiding bij de NMBS.

De NMBS zoekt intussen nog naar ongeveer 40 treinbestuurders en ongeveer 20 treinbegeleiders voor het district Noordoost.

Bij de treinbegeleiding bedroeg het absentieïsme in het district Noordoost 16 tot 18 % tijdens april 2023. Dat is iets hoger dan in de meeste andere regio's van het land. Bij de treinbestuurders ligt het absentieïsme een stuk lager, ook in het district Noordoost, waar het rond het gemiddelde van die personeelscategorie ligt, met 7 à 8 %.

Mevrouw Buyst, het is inderdaad ook zo dat de NMBS rekening moet houden met de gevolgen van werken aan infrastructuur door Infrabel en stationsomgevingen, onder andere in Mechelen en Gent-Sint-Pieters. De NMBS zal steeds de impact voor de klanten zoveel mogelijk proberen te beperken, maar gevolgen voor het treinverkeer zijn vaak niet te vermijden.

De presentatie waarnaar u verwijst, was een eerste aankondiging voor het Raadgevend Comité van de Treinreizigers en bevat een algemene toelichting over geplande werken, zonder de precieze impact en timing, omdat die nog niet gekend zijn. Er is nog geen duidelijk besluit met betrekking tot timing of plaats van de werken.

Het opnieuw opschalen van het vervoersplan is wel degelijk voorzien als het absentieïsme voldoende gedaald is en als er genoeg nieuwe treinbestuurders en treinbegeleiders aangeworven zijn. Zoals ik in het begin van mijn antwoord stelde, moet dat zo snel mogelijk gebeuren. Ik heb dat verschillende keren duidelijk aan de NMBS te kennen gegeven. In elk geval blijf ik die kwestie samen met mijn kabinet op de voet volgen om ervoor te zorgen dat de treinen maximaal kunnen rijden. Dat is in het belang van de vele treinreizigers in ons land, maar ook in dat van de verkeersveiligheid in ons land, in de strijd tegen de files en in de strijd tegen vervuiling. Ik heb echter materieel en personen nodig om dat te doen.

30.04 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, we kunnen hier lang over spreken, maar de essentie is dat die treinen voorlopig niet terugkomen. We zullen onze vraag dus blijven herhalen. Wat me wel wat zorgen baart, is de aangekondigde uitbreiding van het aanbod voor Mol in december. Daar is wel wat extra personeel voor nodig en de beslissing van de raad van bestuur stipuleert expliciet dat die verbonden is aan de voorwaarde dat er voldoende treinbestuurders en treinbegeleiders worden gevonden. Het wordt spannend of men die mensen op tijd zal vinden voor die uitbreiding van het aanbod in december, gelet op het feit dat vandaag niet eens de al geplande treinen kunnen uitrijden.

30.05 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Ik heb een aantal cijfers genoteerd van de aanwervingen van het

personeel. Het is goed dat u die ook aan ons meegeeft en dat de NMBS daar transparant over is.

Het absentisme bedraagt nog steeds 18 %, wat veel is. Ik roep de NMBS dus op om na te denken op welke manier daar de werkdruk voor het personeel kan worden verlaagd. Ik ben heel blij om te vernemen dat er bij infrastructuurwerken rekening wordt gehouden met de impact en de gevolgen. Voor mij is het ongelooflijk belangrijk dat, wanneer de NMBS dergelijke zaken inplant, ze aan de tekentafel rekening houden met alle regio's in ons land. Er moet op zijn minst rekening gehouden worden met regio's als de Kempen en de Noorderkempen, die op dit moment al door verschillende omstandigheden, soms buiten de wil van de NMBS om, te kampen hebben met een slechte dienstverlening.

Er is dus nog helemaal niks zeker over de infrastructuurwerken die gepland zouden zijn aan Brussel-Zuid. De NMBS zal bovendien aan de tekentafel rekening houden met alle gevolgen die een project zal hebben voor alle reizigers.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55037332C van mevrouw Marghem is omgezet in een schriftelijke vraag.

31 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De zomeruittocht op Brussels Airport" (55037333C)

31 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'exode estival au départ de Brussels Airport" (55037333C)

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik ben niet alleen geïnteresseerd in de NMBS, maar ook in de luchthaven, die mijn habitat was tijdens de vele jaren die ik er gewerkt heb.

De luchtvaartsector scheert momenteel hoge toppen. Nu de coronapandemie achter ons lijkt te liggen, is de reislust terug. De vluchten zijn volgeboekt, de ticketprijzen gaan samen met de rentabiliteit omhoog en ook luchthavenuitbater Brussels Airport Company (BAC) boekte voor het eerst in drie jaar opnieuw winst. Er zal dus veel gevlogen worden de komende zomermaanden.

Zullen alle geplande vluchten vanop onze nationale luchthaven de komende zomer kunnen uitgevoerd worden? Beschikken we over voldoende opgeleid personeel om iedereen tijdig op zijn bestemming te krijgen? Ik heb gehoord dat er bij skeyes een tekort aan verkeersleiders is en dat is een functie waarvoor toch een serieuze opleiding nodig is. Ik vrees ook een personeelstekort bij de veiligheidsdiensten en de andere diensten.

Verwacht u dat BAC de komende zomer problemen zal ondervinden? Welke investeringen zal BAC doen om alles vlot te laten verlopen? Zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar op Brussels Airport, zowel voor de werknemers als voor de reizigers? Hoe maken we de luchthaven beter bereikbaar met het openbaar vervoer? Komen er campagnes van de NMBS om met de trein naar de luchthaven te komen?

31.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, ik wil u eraan herinneren, niet voor de eerste keer en misschien ook niet de laatste, dat ik geen toezicht uitoefen over BAC. Ik ben met de FOD Mobiliteit wel bevoegd voor de veiligheid *airside*. Er werden grote investeringen gedaan in de verschillende processen van check in, er is de uitbreiding van *self bag drop-off*, verbeteringen in het bagagesysteem en aan de *border* met additionele *e-gate* voor *UK bags pilote*. Zelfs met de additionele *e-gates* en 13 extra Waalse agenten kunnen ze niet uitsluiten dat er geen problemen zullen zijn aan de grenscontrole de komende zomer.

Ik ben ook bevoegd voor de treinen, mevrouw Vindevoghel. De NMBS brengt het hele jaar door de treinverbinding met de luchthaven onder de aandacht door middel van gerichte campagnes. Die campagnes worden versterkt rond de piekmomenten, zoals schoolvakanties. Er is ook continu overleg met de luchthaven om de trein als ideaal vervoer onder de aandacht te brengen. Momenteel loopt de free-for-kidscampagne in samenwerking met de NMBS. We proberen daarbij gezinnen met kinderen, een grote doelgroep tijdens de vakantieperiodes, aan te moedigen om met de trein naar de luchthaven

te komen.

Voorts heeft de NMBS maatregelen genomen om de doorstroming in het station te bevorderen met nieuwe QR-codescanners aan de poortjes en een update van de NMBS-app om de leesbaarheid van de QR-codes te bevorderen.

31.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Als minister van Mobiliteit bent u ook verantwoordelijk voor wie het vliegtuig neemt. Ik vrees heel wat problemen door de zeer hoge werkdruk de komende zomer. De verkeersleiders zijn uw verantwoordelijkheid, aangezien skeyes een overheidsbedrijf is. Elk jaar zien we dezelfde problemen: er is te weinig opgeleid personeel in de zomer, onder andere door de gebrekkige toegankelijkheid voor wie op de luchthaven wil werken, vooral vroeg in de ochtend en laat op de avond wanneer er heel veel vluchten zijn.

Een collega, die op de luchthaven werkt, vertelde me dat sommige werknemers 's avonds met de laatste trein naar het werk gaan om de eerste shift 's ochtends te kunnen werken, anders geraken ze er niet. Er wordt in vacatures ook altijd gevraagd of het kandidaat-personeelslid een auto heeft. Men moet dus bijna een auto hebben om aangenomen te worden. Ik vind dat hallucinant en u bent daarvoor verantwoordelijk.

Ik roep dus nogmaals op om, ten eerste, de diabolotoeslag af te schaffen om meer mensen in de trein te krijgen en, ten tweede, ervoor te zorgen dat er meer treinen 's morgens vroeg en 's avonds laat voor het personeel rijden. Dat komt zowel de werknemers van de luchthaven als de reizigers die het vliegtuig nemen, ten goede.

Ik hoop alvast dat alle mensen op tijd hun vliegtuig zullen halen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

32 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nachtvluchten" (55037335C)

32 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de nuit" (55037335C)

32.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de nachtvluchten boven en rond Brussel zijn een belangrijk sociaal-economisch thema. De discussie sleept al heel lang aan. Wij zien dat de mensen die in de sector werken daardoor in permanente onzekerheid over hun tewerkstelling leven. Laten we niet vergeten dat de luchthaven de tweede belangrijkste economische pool van ons land is.

Hoe staat het met de gesprekken over de nachtvluchten? Met wie bent u al in gesprek gegaan? Is er overleg geweest met de vakbonden en met de luchtvaartbedrijven? Wat zijn de conclusies van dat overleg?

Wat is uw standpunt over de nachtvluchten? Is er nog plaats voor nachtvluchten op de luchthaven? Kunt u ons zeggen hoeveel vluchten nu gebruikmaken van de nachtslots op Zaventem?

Welke bedrijven die actief zijn op Brussels Airport zouden de grootste schade oplopen bij een verbod op nachtvluchten? Hoeveel jobs staan hierdoor op de helling?

32.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, zoals u terecht opmerkt, loopt deze kwestie al decennia vast. We moeten een evenwicht vinden tussen de sociaal-economische en de milieudimensie. Ik ben hier al lang mee bezig, ik ga in dialoog, stap voor stap en methodisch gaan we vooruit. Het doel is duidelijk: pragmatische oplossingen vinden om alle buurtbewoners te helpen. Daarom heb ik een nieuw systeem met variabele heffingen voor de luchtvaartmaatschappijen ingevoerd. Dat is op 1 april van kracht geworden.

Het bedrag van die nieuwe heffingen varieert naargelang van de prestatie van het vliegtuig en het

tijdstip van de dag. Zo worden luchtvaartmaatschappijen ontmoedigd om 's nachts te vliegen. Dat systeem is een Europese première. Iedereen verdient een goede nachtrust, dat is essentieel voor de gezondheid, maar dat is nu niet altijd mogelijk rond de luchthaven van Zaventem.

Zoals ik al aankondigde, leg ik tegen de zomer nieuwe maatregelen op de tafel van de regering. Zoals gebruikelijk, zal over die maatregelen samen met de belanghebbenden worden onderhandeld.

32.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb op twee derde van mijn vragen geen antwoord gekregen. Natuurlijk is het heel belangrijk om te weten wat de impact zal zijn. Hoe betreft u de bedrijven van de luchthaven bij de discussie? Natuurlijk willen wij ook dat het lawaai zoveel mogelijk wordt verminderd. Natuurlijk zijn er ook heel veel andere elementen naast de exploitatie, die ook moeten uitgevoerd worden, bijvoorbeeld aan de bron. We horen op het terrein dat er op dat vlak eigenlijk te weinig nagedacht wordt over de oplossingen.

Als er geen alternatief is, kan men de vluchten ook niet afschaffen. Er moet dus ook een alternatief zijn. Dat is wat wij vragen, evenals de luchthavenuitbater en de luchtvaartmaatschappijen. Komt er een hst-verbinding naar de luchthaven? Het blijft daarover heel stil. Ik weet nog steeds niet wat uw standpunt is. Zal er een hst naar de luchthaven komen, om ervoor te zorgen dat het aantal korte vluchten kan verminderen?

Ik heb helemaal geen antwoord gekregen over de impact ten aanzien van het personeel. Er werken daar heel veel mensen. Het personeel vraagt zich echt af wat de impact zal zijn.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.59 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17 h 59.*