

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

du

MERCREDI 5 JUILLET 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 5 JULI 2023

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 et présidée par M. Jef Van den Bergh.

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.

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.

01 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van woke lgbtq-signalisatie in het verkeer" (55036829C)

01 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation d'une signalisation routière woke pro-LGBTQ" (55036829C)

01.01 Frank Troosters (VB): *Onder leiding van burgemeester Luc Bouckaert (CD&V) pakte de CD&V-Vooruit-meerderheid in de gemeente Hemiksem uit met LGBTQ-verkeerslichten. Eén van de kruispunten krijgt er permanent holebi- en transgenderlichtjes in plaats van traditionele wandelende groene mannetjes.*

Deze maatregel zou in strijd zijn met de verkeerswet waar vanaf artikel 62ter in detail de vorm van de verkeerslichten wordt beschreven.

Erkent de minister het feit dat de LGBTQ-verkeerslichten in Hemiksem een inbreuk zijn op de voorschriften in de Wegcode inzake de vorm van verkeerslichten?

Zal de minister actie ondernemen opdat de regelgeving zoals bepaald in de Wegcode gerespecteerd zou worden? Zo ja, op welke wijze?

Zal de minister dit onderwerp aankaarten bij zijn Vlaamse collega-minister van Mobiliteit Lydia Peeters? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet?

01.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, u noemt dit woke, ik noem dit inclusie en bevordering van gelijke kansen van lgbtqia+-personen. Dat is positief. De cijfers zijn duidelijk, er is op dat vlak nog veel werk aan de winkel. Dat is wat deze regering op initiatief van staatssecretaris Leroy doet. Het verbaast mij natuurlijk helemaal niet dat u en uw partij een dergelijke actie bestrijden en zelfs in het belachelijke proberen te trekken. De voorgedij over de gemeentelijke aanvullende reglementen wordt door de gewesten uitgeoefend, in dit geval dus door Vlaams minister Peeters.

01.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, blijkbaar verrassen we elkaar in de twee richtingen niet meer. Uw antwoord verrast mij ook niet. Een pleidooi voor hoop, daar gaat het helemaal niet over. Ik stel geen rechten in vraag. Het gaat hier puur over het juridisch correct toepassen van de verkeersreglementering en uw standpunt daarover. Blijkbaar stoort het u niet dat de regelgeving niet wordt nageleefd en dat kan ik alleen betreuren.

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

02 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Kabeldiefstallen" (55037195C)**

02 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de câbles" (55037195C)**

02.01 **Frank Troosters (VB):** *Bij werken aan de treinlijn tussen Bilzen en Tongeren werd er ruim 300 meter aardingskabel gestolen. Omdat het over een nieuwe installatie gaat zou het spoorverkeer van de NMBS geen hinder hebben ondervonden van deze diefstal. Toch is het verontrustend dat het aantal kabeldiefstallen sinds enige tijd terug in stijgende lijn lijkt te gaan.*

*Kan de minister de stijgende tendens van het aantal kabeldiefstallen bevestigen?
Welke bijkomende maatregelen zullen genomen worden om deze negatieve tendens om te buigen?
Hoe groot is de financiële schade die de diefstal in Tongeren veroorzaakt heeft?*

02.02 **Minister Georges Gilkinet:** Het aantal gevallen van kabeldiefstal op het spoorwegnet is de laatste jaren toegenomen. In 2018 en 2019 bijvoorbeeld, leed het Belgische spoorwegennet onder een kabeldiefstalplaag, waarbij grote hoeveelheden koper werden gestolen. In het najaar van 2019 kon de politie echter door goed speurwerk verschillende bendes oprollen. Dat was meteen voelbaar.

Naast de financiële schade, voor Tongeren gaat het over een paar duizend euro, wegen de gevolgen van deze diefstallen zwaar door op de stiptheid van de treinen. Ook uitgestelde werken zijn een gevolg van de kabeldiefstallen omdat de technici van Infrabel eerst dringende herstellingen moeten uitvoeren vooraleer het andere werk aan te vatten.

Om de toename van het aantal diefstallen tegen te gaan, voeren de federale spoorwepolitie en Infrabel in 2023 in het hele land de strijd op via specifieke acties. Deze operaties zijn een aanvulling op de klassieke patrouilles en maken het mogelijk om verdacht gedrag sneller op te merken en nauwkeuriger te lokaliseren.

Infrabel versterkt ook de maatregelen om de onderdelen van zijn spoorinfrastructuur beter te beveiligen. Zo ontwikkelde de spoornetbeheerder een project met GPS-trackers. Dat zijn toestellen die de locatie van kabels in realtime doorgeven wanneer ze worden verplaatst. Om het de dieven moeilijker te maken, graaft Infrabel zijn kabels ook in en markeert het deze met het merkteken "Infrabel", zodat schroothandelaars ze heel eenvoudig kunnen herkennen. Infrabel vervangt eveneens koper door aluminium waar dat technisch mogelijk is.

02.03 **Frank Troosters (VB):** Ik hoor met plezier dat er een aantal maatregelen genomen zijn. Als het goed is, zeggen we dat ook. De cijfers gingen daardoor naar beneden, dus dat is fijn om vast te stellen. Ik begrijp ook dat het heel moeilijk is om het hele spoornet te beheren en te controleren. Het is dan ook een utopie om te denken dat dat cijfer ooit naar 0 zal dalen.

Ik hoop alleszins dat er verdere initiatieven worden genomen en dat de lijn wordt doorgetrokken om het cijfer dat opnieuw een beetje gestegen is weer naar beneden te halen.

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

03 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gedetacheerde kabinetsmedewerkers" (55037196C)**

03 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le détachement de collaborateurs de cabinet" (55037196C)**

03.01 **Frank Troosters (VB):** *Ik ondervroeg u in het verleden al over de aanwezigheid en de rol van*

gedetacheerde medewerkers van overheidsbedrijven binnen uw kabinet. Intussen besliste de ministerraad om het detacheren van medewerkers door beursgenoteerde overheidsbedrijven te verbieden.

Welke redenen liggen aan de basis van het detacheringsverbod voor beursgenoteerde overheidsbedrijven? Zijn deze redenen ook van toepassing op niet beursgenoteerde overheidsbedrijven, zoals o.a. de NMBS?

Vormt bovenstaande beslissing van de ministerraad voor U een basis om één en ander te herbekijken inzake de gedetacheerde medewerkers die op uw kabinet actief zijn?

Zal de door de NMBS betaalde ministeriële chauffeur actief blijven op uw kabinet?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, wij hebben het in de commissie en ook tijdens de plenaire vergadering al meermaals over het onderwerp gehad. Ik verwijs dan ook naar de uitgebreide antwoorden die ik tijdens die gelegenheden heb gegeven.

Ik voeg daar nog aan toe dat de ministerraad op 2 juni 2023 in eerste lezing een voorontwerp van koninklijk besluit heeft goedgekeurd tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2001 betreffende de invulling van de beleidsorganen van de federale overheidsdiensten en betreffende de personeelsleden van de federale overheidsdiensten, aangewezen om deel uit te maken van een kabinet van een lid van een regering of van een college van een gemeenschap of een gewest.

In dat voorontwerp is een nieuwe bepaling opgenomen die detachering naar een kabinet voortaan uitsluit voor medewerkers werkzaam in een beursgenoteerd overheidsbedrijf. Een dergelijk geval is anders dan een geval van een niet-beursgenoteerd bedrijf of niet-beursgenoteerde dienst, zoals de NMBS, Infrabel of Skeyes, die voor het algemeen belang werken.

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

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

04 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De incidenten met Brusselse jongeren op de trein naar Gent" (55037374C)**

04 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents impliquant des jeunes bruxellois dans un train en direction de Gand" (55037374C)**

04.01 **Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zondagavond 11 juni jl. stond een trein die kwam van de Vlaamse kust een half uur stil in het station van Gent-Sint-Pieters. De oorzaak van de vertraging zou te wijten zijn aan problemen met amok makende Brusselse jongeren. Een getuige zag hoe de politie ter plaatse kwam en een reiziger geboeid afvoerde.*

De treinbegeleider informeerde de reizigers met de boodschap: veertig minuten vertraging door Brusselse jongeren. Informatie die niet correct was volgens de woordvoerder van de NMBS die de treinbegeleider in kwestie daarover zou aanspreken.

Bevestigt de minister de problemen met deze trein in het station van Gent-Sint-Pieters?

Wat was de juiste reden voor de vertraging die de trein daar opliep?

Heeft het aangekondigde gesprek met de treinbegeleider reeds plaatsgevonden? Zo ja, wat waren de inhoud en het resultaat van dit gesprek? Zo neen, wanneer zal dit gebeuren?

Wat zijn de feitelijke onjuistheden in de boodschap waarmee de treinbegeleider de overige reizigers informeerde?

Waren de amok makende jongeren in het bezit van een geldig vervoersbewijs? Zo neen, hoeveel boetes werden er uitgeschreven?

Werd er schade aangericht aan het rollend materiaal van de NMBS? Zo ja, zal deze schade verhaald worden op de daders? Zo neen, waarom niet?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS deelt mij naar aanleiding van dit voorval de volgende informatie mee. De initiële vraag om assistentie door de treinbegeleider was gebaseerd op een aantal elementen, waaronder een geactiveerde noodrem en de geur van sigaretten aan boord van de trein tussen Brussel-Zuid en Brugge. De agenten van Securail die ter plaatse kwamen, beoordeelden de situatie. De politie, bijgestaan door Securail, identificeerde de persoon die aan boord rookte en nam hem mee.

Bij de aankondiging om de treinvertraging te verklaren gebruikte de treinbegeleider inderdaad de term Brusselse jongeren. Dit werd reeds besproken met de treinbegeleider en hij werd herinnerd aan de standaardformuleringen die moeten worden gebruikt bij eventuele incidenten.

Ten slotte, er werd geen schade vastgesteld aan het rollend materieel. En het incident was dus gesloten.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het invoeren van het rijbewijs met punten" (55037385C)

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration du permis de conduire à points" (55037385C)

05.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, we hebben het reeds vaak gehad over de problematiek van de invoering van het rijbewijs met punten. Ook tijdens de laatste commissievergadering ging het daarover. Ik heb daar vrij harde taal gehoord bij sommige partijen uit de meerderheid. Ze zouden dat op tafel leggen omdat ze niet langer willen afwachten. Er is dus blijkbaar enige verdeeldheid binnen de meerderheid.

Is er sinds die vorige vragensessie nog overleg geweest? Zijn er nieuwe stappen ondernomen? Welke evolutie is nog vermeldenswaardig?

05.02 Minister **Georges Gilkinet**: Tijdens de laatste commissie voor Mobiliteit kon ik een uitgebreide stand van zaken geven van de discussie binnen de federale regering over het puntenrijbewijs. Het principe van zo'n rijbewijs wordt niet door alle leden van de meerderheid gesteund. Ik ben echter niet van plan om machteloos toe te kijken en ik zal blijven voorstellen doen om de verkeersveiligheid te verbeteren en in het bijzonder om recidive harder aan te pakken.

Er zijn al een aantal maatregelen genomen en het werk gaat door. Zo werk ik, conform mijn beleidsnota, aan een wetsontwerp met het oog op de vervanging, na de intrekking van het rijbewijs, van het theoretisch en praktisch herstelexamen door opleidingen die gericht zijn op een gedragswijziging. Het is niet alleen belangrijk om recidivisten te identificeren maar ook om een efficiënte manier te vinden om hun gedrag te doen evolueren richting meer verkeersveiligheid voor henzelf en voor de andere weggebruikers.

05.03 Frank Troosters (VB): Ik wacht verder af. Ik zou niet graag in uw schoenen staan, mijnheer de minister, want water en vuur verzoenen, is niet altijd gemakkelijk.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pistes de solution pour la dérogation des permis demandée par les Jeunes agriculteurs" (55036760C)

06 Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Mogelijke oplossingen in verband met het verzoek van de FJA om een uitzondering inzake het rijbewijs" (55036760C)

06.01 Patrick Prévot (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, fin 2022, je vous interpellais au sujet d'une demande formulée par la Fédération des Jeunes Agriculteurs souhaitant obtenir une dérogation des permis B+E pour les détenteurs des permis B+G.

Je vous ferai, ainsi qu'aux collègues, l'économie de répéter le détail de son argumentation. Je rappellerai seulement qu'elle démontre le bien-fondé de cette demande qui vise à faciliter le travail des jeunes agriculteurs, métier qui, on le sait, est tout sauf facile.

Dans votre réponse, vous expliquiez être tenu par "les conditions harmonisées par la directive européenne 2006/126/CE relative au permis de conduire". Toutefois, vous terminiez par ces mots: "J'ai demandé à mon administration d'étudier différentes pistes de solution, tout en sachant que la directive européenne sur le permis de conduire sera révisée prochainement."

Plusieurs mois se sont écoulés et je me permets dès lors de vous interpeller une nouvelle fois, d'autant plus que, voici quelques semaines, j'ai à nouveau rencontré la Fédération des Jeunes Agriculteurs sur ce sujet mais également sur d'autres.

Monsieur le ministre, votre administration a-t-elle pu étudier différentes pistes de solution par rapport à cette demande de dérogation? Si oui, quelles sont-elles? Au niveau européen, où en est la révision de la directive européenne sur le permis de conduire?

Voorzitster: Kim Buyst, voorzitter.

Présidente: Kim Buyst, présidente.

06.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame la présidente, monsieur Prévot, c'est toujours un plaisir de vous accueillir dans cette commission de la Mobilité. Je sais que le sujet vous tient à cœur et, effectivement, les conditions d'accès au permis de conduire sont importantes pour nos agriculteurs jeunes et moins jeunes.

La directive 2006/126/CE actuellement en vigueur sur le permis de conduire exclut de son champ d'application les tracteurs agricoles et forestiers. C'est pour englober ces véhicules-là qu'en Belgique, la catégorie G existe. Cette catégorie G est donc une catégorie nationale dont la validité est limitée au territoire national.

Par contre, comme déjà indiqué, la catégorie BE est une catégorie européenne. Le titulaire d'un permis de conduire BE peut conduire des ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 tonnes dans toute l'Union européenne.

Début mars, la Commission européenne a émis une proposition de révision de la directive sur le permis de conduire qui a été analysée à ma demande par le SPF Mobilité. Le SPF me dit que cette proposition maintient hors du champ d'application de la directive les tracteurs agricoles et forestiers.

Si cette proposition était adoptée telle quelle, elle maintiendrait le système actuel. Cette directive est actuellement en phase de discussion au niveau du Conseil. Il est possible qu'elle aboutisse sous la présidence belge du Conseil au premier semestre 2024. Ce sont nos collègues espagnols qui président le Conseil actuellement. J'aurai le plaisir de prendre le relais au niveau du Conseil Mobilité le 1^{er} janvier prochain. J'espère que nous pourrons faire aboutir un maximum de dossiers, dont celui-là éventuellement.

06.03 Patrick Prévot (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Vous avez rappelé le cadre comme vous l'aviez déjà fait, fin de l'année 2022. Vous nous avez fait un état de la situation avec la Commission qui a émis une proposition de révision début mars. J'entends

que cette proposition maintient hors du champ de la directive les véhicules agricoles et forestiers. Ce serait donc un *statu quo*. Je garde une petite lueur d'espoir par rapport à ce dossier qui me tient à cœur mais aussi par rapport au secteur agricole, puisque tout cela pourrait être discuté sous la présidence belge. J'ai bon espoir que vous puissiez prendre sous votre bras, avec vos nombreux dossiers, également celui-ci pour aller en plaider la cause et obtenir une issue favorable. C'est en tout cas tout le mal que je nous et vous souhaite!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur les pistes de l'aéroport de Bruxelles-National et le dossier du survol de Bruxelles" (55037922C)

07 Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken op de start- en landingsbanen van Brussels Airport en de vluchten boven Brussel" (55037922C)

07.01 **Sophie Rohonyi** (DéFI): *Monsieur le ministre, mon groupe vous interroge régulièrement sur la problématique du survol aérien de Bruxelles et de sa périphérie (Brabant flamand mais aussi Brabant wallon).*

Au début du mois de juin, des fissures inexpliquées ont été découvertes sur deux des trois pistes de l'aéroport: les 25L/07R et 01/19, suscitant des inquiétudes quant à la sécurité et à la durabilité de ces infrastructures essentielles.

Des travaux de réparation urgents sur ces deux pistes ont été entrepris par le gestionnaire de l'aéroport.

S'il ne s'agit pas de la première fois que des travaux de rénovation et de réparation sont effectués, force est de constater que la situation engendre des nuisances importantes pour les riverains survolés, et ce, suite à la modification des pistes. La direction de Bruxelles-National a en outre gardé le silence concernant ces fissures, ce qui a alimenté les spéculations et les informations contradictoires.

Ce qui m'amène à ma première série de questions:

Disposez-vous de plus d'informations sur ces fissures? Quelle en est l'origine?

Quelle est la durée prévue des travaux entrepris pour y remédier?

Le revêtement utilisé lors de la rénovation des pistes concernées était-il approprié?

Une étude portant sur la qualité des revêtements est-elle envisagée?

Vous avez indiqué récemment en séance plénière que "Le droit au repos doit être respecté, y compris à proximité d'un aéroport", mais aussi que "la sécurité est votre priorité dans ce dossier". Je ne peux que vous rejoindre, sauf que le survol de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa périphérie continue de causer, chaque jour, aux habitants des communes concernées de nombreuses nuisances. Il porte atteinte de manière illégale et disproportionnée à leurs droits fondamentaux, et principalement le droit à un environnement sain.

Voici ma seconde série de questions:

Vous avez indiqué que les Etats généraux du survol se terminaient en juin, pouvez-vous communiquer les avancées dans ce dossier?

Pareillement, vous avez annoncé votre intention de "faire une proposition d'ici le 21 juillet" pour résoudre le problème des nuisances sonores à Bruxelles-National, où en est-on? Les délais seront-ils respectés afin de faire respecter les décisions de justice mais aussi et surtout le droit à un environnement sain des habitants concernés?

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Rohonyi, l'aéroport de Bruxelles-National m'a

communiqué les éléments suivants sur ce dossier.

À la mi-mai, les services de l'inspection aéroportuaire de l'aéroport ont constaté la détérioration du revêtement de la piste 25L/07R. La piste concernée a en conséquence été fermée à différents moments pour des périodes réduites pour effectuer des interventions de première nécessité et réaliser des investigations complémentaires afin de déterminer plus précisément les causes techniques et les moyens d'y remédier.

L'analyse des résultats a permis de conclure qu'en plus de l'usure normale du revêtement de cette piste 25L/07R, son altération était probablement aussi causée par les conditions météorologiques changeantes avec à la fois de grandes quantités de précipitations à certaines moments et des températures de plus en plus élevées, avec un record de chaleur au mois de juin.

En conséquence, il s'est avéré que des travaux d'entretien supplémentaires sur cette piste étaient nécessaires à court terme pour assurer le bon état et surtout la sécurité de la piste. On ne peut pas transiger sur la sécurité en matière aérienne, il faut pour cela avoir des pistes en bon état.

Un planning détaillé de ces travaux a été élaboré en concertation avec skeyes, notre contrôleur aérien, et les partenaires aéroportuaires en tenant compte des schémas de vol. Ces travaux et leur impact sur l'utilisation des pistes ont été annoncés sur le site web *batac.be*. J'ai demandé personnellement à l'aéroport qu'il fasse un effort supplémentaire de communication en communiquant dès qu'elles sont disponibles les informations utiles aux riverains pour comprendre la situation voire en émettant un communiqué vers la presse.

Ces travaux d'entretien de la piste 25L/07R ont débuté le 19 juin et se sont achevés comme prévu le 28 juin. La piste 25L/07R a été fermée tous les jours de midi à 05 h 00 pour ces travaux. La piste 01/19 a également été fermée temporairement en raison d'interventions sur le croisement avec la 25L/07R. Ces travaux ont effectivement eu des conséquences sur l'utilisation des pistes, mais ils sont à présent terminés.

Pour ce qui concerne la plateforme de concertation, elle s'est réunie pour la 9^e et dernière fois ce 29 juin. Une synthèse des travaux est en cours de finalisation et servira de base pour entamer les étapes suivantes dans ce dossier. Vous savez que c'était une obligation découlant du jugement dit Grimbergen que d'organiser une telle plateforme de concertation et c'est la première fois que l'on réunissait aussi régulièrement toutes les parties prenantes du dossier.

Comme je m'y suis engagé mi-juin, j'ai fait une première proposition d'interdiction des vols intra-belge, dits sauts de puces – qui sont une aberration écologique et économique – sous la forme d'un projet d'arrêté royal actuellement en concertation avec les Régions. Deux réunions ont déjà eu lieu et la troisième est programmée.

Par ailleurs, je mettrai sur la table du gouvernement une proposition de renforcement des règles en matière d'émissions maximales de bruits d'avions qui fréquentent l'aéroport de Bruxelles-National. Cela fait trop longtemps qu'elles n'ont pas été actualisées.

L'objectif est d'en écarter les avions les plus bruyants et de soulager les jours et surtout les nuits des riverains de l'aéroport pour mettre notre aéroport national au niveau d'autres aéroports européens qui ont déjà pris ce type de mesures.

07.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Pour ce qui concerne la détérioration des pistes, il est important de comprendre comment ces pistes ont pu se détériorer aussi vite. Nous en connaissons désormais les causes.

J'aurais aimé entendre un engagement plus clair pour l'avenir. J'entends que des travaux d'entretien ont eu lieu mais il est aussi important d'en tirer les leçons pour l'avenir. Car je pense que, malheureusement, le réchauffement climatique nous jouera encore des tours pendant des années, quels que soient nos engagements climatiques.

Il conviendrait d'éviter de refaire des travaux d'entretien régulièrement et d'aller directement vers la solution d'un revêtement pouvant résister à ces conditions climatiques extrêmes.

Pour ce qui concerne le plan de survol tant attendu, j'entends que tout devrait être prêt pour le 21 juillet. Je me permets d'insister sur le fait que les solutions devront satisfaire les riverains de l'aéroport mais aussi ceux qui ne le sont pas et qui, malgré tout, souffrent de ces survols à très basse altitude.

Personnellement, j'habite à 20 km et ma commune, Rhode-Saint-Genèse, est survolée comme si j'habitais à côté de l'aéroport. C'est inacceptable. J'ose donc espérer que les solutions que vous allez nous proposer – vous en avez cité quelques-unes – vont aller dans le sens de notre proposition de résolution, qui a malheureusement été rejetée en commission de la Mobilité la semaine passée alors qu'elle visait en fait les mêmes objectifs, que vous avez énumérés.

Enfin, en ce qui concerne les sauts de puce, c'est effectivement une aberration écologique qui contribue à augmenter ce survol. Je constate que, jusqu'ici, l'interdiction ne concerne que les vols intra-belges. Or j'avais cru comprendre qu'il y avait tout de même au sein de votre gouvernement une ambition d'interdire les vols sauts de puce – qui concernent aussi Londres, Amsterdam, Paris, etc. – à partir du moment où une offre ferroviaire est tout à fait satisfaisante.

J'appelle donc vraiment votre gouvernement à ne pas lâcher cette ambition qui me semble fondamentale.

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

08 **Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbod op binnenlandse vluchten, voornamelijk door privéjets" (55037421C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbod op binnenlandse vluchten" (55037443C)

08 **Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des vols intérieurs, principalement en jet privé" (55037421C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des vols intérieurs" (55037443C)

De **voorzitter**: Mevrouw Vindevoghel is niet aanwezig.

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

In de media konden we vernemen dat de minister werkt aan een verbod op binnenlandse vliegtuigvluchten. Het lage aantal binnenlandse vluchten dat zorgt voor een relatief beperkte CO2-uitstoot is een doorn in het groene oog van de Ecolo-minister. Een Koninklijk Besluit zou in voorbereiding zijn.

Wat is de huidige stand van zaken m.b.t. het voornoemde KB?

Waarom tracht de minister zijn groene dogma door te drukken via een KB?

Werd het idee tot verbod op binnenlandse vluchten reeds besproken:

- In de schoot van de regering?

- Informeel met regeringspartners?

- Met de gewesten en/of rechtstreeks met de regionale luchthavens?

Zo neen, waarom niet? Wanneer zal dit gebeuren?

Zo ja, wat waren de reacties op het voorstel?

Hoeveel mankracht, werkuren en kosten werden tot op heden reeds besteed aan dit project?

Welke verdere timing voorziet de minister?

Welke CO2-reductie zal er gerealiseerd worden indien het verbod er zou komen?

Op welke wijze garandeert de minister dat er bij een eventueel verbod geen verschuiving naar een ander CO2-uitstotende vervoerswijze zal plaatsvinden?

Heeft (en zo ja, welke?) de minister al stappen ondernomen om zijn verbod middels een globale

Europese aanpak te realiseren?

08.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame la présidente, si Mme Rohonyi veut rester, elle aura la réplique à sa réplique à propos de sa question sur les vols courts.

Elke dag stijgen er in België vijf vliegtuigen op om elders in ons land weer te landen. Ze leggen daarbij bijzonder korte afstanden af, vaak minder dan 100 kilometer. Die vluchten verbruiken verhoudingsgewijs de meeste energie. Dat is niet alleen vanuit het oogpunt van het klimaat een absurditeit, maar is ook nonsens economisch gezien. Daarom heb ik een totaalverbod voorgesteld op die zogenaamde hop-on-hop-offvluchten of korteaafstandsvluchten van en naar een Belgisch vliegveld.

Mijn kabinet heeft het voorontwerp op 6 juni 2023 voorgelegd aan de gewesten. Op 28 juni vond een tweede bijeenkomst plaats met de gewesten om een eerste reeks van vragen te beantwoorden. De dialoog met de gewesten wordt voortgezet. Een nieuwe vergadering is gepland voor het zomerreces.

Fiscaliteit is uiteraard een bevoegdheid van de minister van Financiën, maar het is alvast niet zeker dat een taks een voldoende afschrikkend effect zou hebben op zeer rijke individuen. Een eenvoudig verbod zou effectiever zijn. Het is nog pertinenter om de korteaafstandsvluchten aan te pakken, omdat ze voornamelijk worden uitgevoerd door privéjets. Het aandeel daarvan neemt toe. In 2022 namen ze 71 % van de intra-Belgische vluchten voor hun rekening, tegenover 55 % in 2019. Het is niet mogelijk om de uitstoot van die vluchten tot na de komma te meten, maar we weten wel dat privévliegtoegen per passagier gemiddeld veertien keer meer vervuilen dan commerciële vliegtuigen en vijftig keer meer dan treinen.

Mevrouw Rohonyi, een vlucht van Rijsel naar Oostende of van Luik naar Maastricht is niet zinniger dan een vlucht van Brussel naar Antwerpen. Samen met mijn Franse collega heb ik dat punt al op de agenda van de Raad Vervoer kunnen zetten om de Europese Commissie te vragen een initiatief op dat vlak te nemen. Het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie is dan ook een goed moment om met andere lidstaten een versnelling hoger te schakelen en de Europese Commissie op te roepen haar verantwoordelijkheid hierrond te nemen. We zullen nog sterker staan om het debat ter zake aan te zwengelen, als we eerst binnenlandse maatregelen nemen. Door de korteaafstandsvluchten op ons grondgebied aan te pakken, zal België de weg tonen.

08.03 Frank Troosters (VB): Ik had verschillende deelvragen gesteld en u hebt ze grotendeels beantwoord. Wat mij vooral interesseerde, was waarom er deze keer gewerkt wordt via een KB.

Ik heb begrepen dat het om een *work in progress* gaat. Ik heb genoteerd dat er al van gedachten werd gewisseld met de gewesten en dat er een nieuwe ronde voor opmerkingen komt. Het verhaal gaat dus verder. We zullen het dossier van nabij blijven volgen.

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

09 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinticketcontrole vóór het opstappen" (55037439C)

09 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle des billets de train avant l'embarquement" (55037439C)

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

Eerder dit jaar voerden agenten van Securail in het station van Brussel-Zuid preventieve ticketcontroles uit op het perron alvorens treinreizigers de trein konden betreden. Met deze actie vermeden ze mogelijke discussies aan boord tussen ticketloze reizigers en het boordpersoneel van de NMBS.

In de eerste twee maanden van 2023 voerden de agenten van Securail zowat 3.500 controleacties uit, goed voor 200.000 gecontroleerde reizigers. Gemiddeld heeft bij zo'n controle zowat 4 % geen ticket. Maar er zijn ook uitschieters tot 40 %.

Zijn de preventieve controleacties op het bezit van een geldig treinticket zoals beschreven verdergezet? Hoeveel dergelijke controleacties werden tot op heden uitgevoerd? Hoeveel treinreizigers werden daarbij aan een controle onderworpen? Hoeveel (percentage) daarvan was niet in het bezit van een geldig vervoersbewijs? Kan U ook een overzicht geven van de regionale verdeling van de controleacties?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: De acties, die niet beperkt zijn tot het station Brussel-Zuid, zullen worden voortgezet.

Tussen januari en mei 2023 werden 12.208 van dat soort acties georganiseerd op het hele spoorwegnet. Het aantal acties voor dezelfde periode in 2022 bedroeg 8.640. Tijdens die acties dit jaar werden bijna 700.000 reizigers gecontroleerd. Hiervan hadden 12.972 personen geen ticket, wat neerkomt op 1,95 % van het totaal.

09.03 **Frank Troosters** (VB): Ik dank u voor het antwoord, mijnheer de minister.

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

De **voorzitster**: Vraag nr. 55037469C van de heer Rigot wordt uitgesteld.

10 **Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De (onmogelijkheid tot correcte) inschrijving van motorfietsen met zijspan" (55000430I)**

10 **Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'(impossibilité d'une) immatriculation (correcte) des motos avec side-car" (55000430I)**

10.01 **Frank Troosters** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, sedert enige tijd moeten motorfietsen in Vlaanderen na een ongeval of voor doorverkoop verplicht naar de technische keuring. Niet alle soorten motoren vallen onder de nieuwe verplichting. Concreet gaat het om de volgende motorfietsen, driewielers of vierwieler: ten eerste, motorfietsen van de categorieën L3e, L4e, L5e en L7e of motorfietsen, zijspannen, driewielers en quads, ten tweede, motorfietsen met een verbrandingsmotor waarvan de cilinderinhoud groter is dan 125 cm³ en, ten derde, elektrische of hybride motorfietsen met een maximumvermogen groter dan 11 kilowatt en een maximumsnelheid hoger dan 45 kilometer per uur.

Bij de categorie L4e doet zich echter een bijzonder probleem voor. Er bestaat namelijk maar één merk, een Russisch merk dan nog, waarvan de homologatie voor zijspan in België bestaat, met uitzondering van enkele Duitse oldtimermerken die zelden voorkomen. Andere motorfietsen met zijspan kunnen in België nergens goedgekeurd worden.

Dat brengt voor de eigenaars heel wat problemen met zich mee, want die motoren met zijspan kunnen niet doorverkocht worden, noch goedgekeurd worden na een ongeval. Zonder keuring voor een L4e-motorrijtuig kan de inschrijving van motorfiets naar motorfiets met zijspan bij DIV niet worden aangepast. Zonder die correcte inschrijving bij DIV dreigen ook de verzekeraars in geval van problemen niet tegemoet te komen wegens incorrecte informatie op het inschrijvingsbewijs.

Mijnheer de minister, hebt u over dat probleem reeds contact gehad met uw Vlaamse collega-minister Lydia Peeters? Zo ja, wat was het resultaat van die bespreking?

Welke maatregelen denkt u te nemen om motoren met zijspan, die nu meestal gewoon als motor zonder zijspan zijn ingeschreven bij DIV, correct te laten inschrijven, wetende dat de homologatie en/of de keuring voor die zijspannen in negen van de tien gevallen niet mogelijk blijkt te zijn?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, er zijn twee hoofdcategorieën van motorfietsen met zijspan: motorfietsen die onafscheidelijk zijn en niet kunnen worden gescheiden en motorfietsen die oorspronkelijk eenvoudige motorfietsen waren en later omgebouwd zijn tot motorfietsen met zijspan.

De eerste categorie is goedgekeurd als motorfiets met zijspan, categorie L4e, en valt daarom niet onder de genoemde kwesties.

Het is de tweede categorie die vragen oproept, omdat het in feite een motorfiets met twee wielen is die als zodanig is goedgekeurd, maar waaraan de gebruiker vervolgens een 'wagentje' heeft toegevoegd. In sommige gevallen kan de gebruiker beslissen om terug te keren naar een tweewieler door het zijspan los te koppelen van de motorfiets. Het is natuurlijk mogelijk om een motorfiets waaraan een zijspan is toegevoegd, te homologeren. Hiervoor is de toestemming van de oorspronkelijke fabrikant nodig, maar die is niet altijd gemakkelijk te verkrijgen. Ook het testen van het omgebouwde voertuig door een erkende technische dienst is nodig.

Sommige mensen hebben echter hun motorfiets omgebouwd door er een zijspan aan toe te voegen en gebruiken hem zonder een nieuw type goedkeuring aan te vragen. In dat geval wordt de motorfiets-zijspancombinatie ingeschreven en verzekerd als een enkele motorfiets, omdat alleen de informatie met betrekking tot de motorfiets wordt opgegeven bij de aanvraag tot inschrijving. Die praktijk is illegaal en de invoering van een technische keuring voor nieuwe eigenaars zal hieraan een einde maken. Mijn regionale collega's, zoals mevrouw Peeters, hebben hierover geen contact met mij opgenomen.

Bovendien moeten de inschrijvingsgegevens van een voertuig eerst worden gevalideerd door een goedkeuringsinstantie, wat onder de bevoegdheid van de gewesten valt. De inschrijvingsinstantie, de DIV, kan niet beslissen om een voertuig in te schrijven dat niet meer overeenstemt met wat door de fabrikant werd geproduceerd en dus met wat door de goedkeuringsautoriteit werd gevalideerd.

10.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik bedank u voor uw uitgebreide antwoord, waarin u de problematiek nog eens hebt geschetst. Er is dus inderdaad een onderscheid tussen enerzijds een zijspan dat van bij de fabricage aan de motor vastzit en een los bakje dat naderhand wordt gemonteerd. Het probleem is de keuring, die een opdracht vormt van de keuringscentra. Dat heeft tot gevolg dat de motor niet correct kan worden ingeschreven, wat dan gevolgen heeft voor de verzekering. Het is nu zomer. Veel liefhebbers willen daarmee rondrijden, maar hebben mogelijk een probleem met de verzekeringen en willen natuurlijk graag dat dat wordt opgelost.

Minister Peeters heeft met u geen contact opgenomen, maar dat belet niet dat u met haar contact zou kunnen opnemen. Ik heb dus een motie van aanbeveling ingediend, waarin ik vraag om onmiddellijk de noodzakelijke stappen te zetten opdat alle motoren met een zijspan correct zouden kunnen worden ingeschreven teneinde ook verzekeringstechnisch in orde te zijn.

Moties **Motions**

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

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

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

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

- overwegende het feit dat motorfietsen met een zijspan momenteel niet kunnen worden doorverkocht, noch gekeurd na een ongeval;

- overwegende dat de aanpassing van de inschrijving van motorfiets naar motorfiets met een zijspan niet mogelijk is zonder keuringsattest voor motorfietsen van categorie L4e;

- overwegende het feit dat verzekeraars in geval van problemen mogelijk niet tussenbeide komen wegens incorrecte info op het inschrijvingsbewijs;

- overwegende dat er in dit land geen enkele instantie is specifiek voor de keuring van een zijspan;

- overwegende het feit dat keuringsattesten van zijspannen die in het buitenland gekeurd werden, niet erkend worden in dit land;

vraagt de regering

onmiddellijk de noodzakelijke stappen te ondernemen opdat alle motoren met een zijspan correct

kunnen worden ingeschreven."

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

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

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

- vu que les motos avec side-car ne peuvent actuellement pas être revendues, ni contrôlées après un accident;

- vu qu'une adaptation de l'immatriculation d'une moto en moto avec side-car n'est pas possible sans certificat de contrôle pour les motos de catégorie L4e;

- vu qu'en cas de problèmes, il se peut que les assureurs n'interviennent pas en raison des informations incorrectes figurant sur le certificat d'immatriculation;

- vu qu'il n'existe pas dans ce pays d'organisme chargé spécifiquement du contrôle d'un side-car;

- vu que les certificats de contrôle des side-cars qui ont été contrôlés à l'étranger ne sont pas reconnus dans ce pays;

demande au gouvernement

d'entreprendre immédiatement les démarches nécessaires pour que toutes les motos avec side-car puissent être immatriculées correctement."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Kim Buyst.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Kim Buyst.

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

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

11 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de bus communaux pour des ASBL paracommunales" (55037566C)

11 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van gemeentebussen door parageemeentelijke vzw's" (55037566C)

11.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, en janvier dernier, mon collègue Benoît Piedboeuf vous interrogeait à propos de l'utilisation des bus communaux dans le cadre de la réglementation du SPF Mobilité. En rappelant les spécificités rurales, qui rendent difficile une offre de transport en commun complète, il argumentait que ces bus communaux sont souvent sollicités pour combler les besoins de mobilité.*

Les autocaristes estimaient être victimes d'une concurrence déloyale de la part de certaines communes qui offrent des services de transport occasionnels avec leurs bus communaux, et s'étaient donc plaints de cette situation. L'article 5 de la loi du 15 juillet 2013, relative au transport de voyageurs par route, a donc été invoqué, et interdit le « transport national pour compte propre » « lorsqu'il n'y a pas de lien réel et permanent entre le transporteur et les voyageurs. »

Ce qui, de facto, a limité les possibilités d'utilisation des bus communaux.

Vous aviez cependant indiqué être ouvert à la réflexion quant à de nouvelles pistes contribuant à une meilleure mobilité pour chacun, et à permettre à des services publics locaux de venir en aide à des associations, par exemple.

Cette possibilité est l'objet de ma question: dans le cadre d'ASBL paracommunales, ou d'autres structures où la Commune est clairement établie comme membre, il y a bien lien « réel et permanent » entre le transporteur et les voyageurs.

Dès lors, doit-on comprendre que les ASBL paracommunales peuvent faire appel aux bus communaux, tout en respectant les dispositions prévues dans la loi du 15 juillet 2013? Confirmez-vous cette interprétation?

Cette confirmation permettrait de soutenir la mobilité de bon nombres d'associations rurales paracommunales.

11.02 Georges Gilkinet, ministre: Votre question est intéressante et soulève une problématique de mobilité collective notamment en milieu rural, à laquelle je suis attaché.

En ce qui concerne le transport national, le législateur de l'époque a jugé nécessaire de limiter les applications du transport pour compte propre afin d'éviter une concurrence jugée déloyale vis-à-vis du secteur professionnel qui est strictement réglementé.

C'est pourquoi l'article 5 de la loi du 15 juillet 2013, relative au transport de voyageurs par route interdit le transport national pour compte propre lorsqu'il n'y a pas de lien réel et permanent entre le transporteur et les voyageurs.

Les exemples énumérés dans l'exposé des motifs de cette loi indiquent clairement que le lien entre transporteur pour compte propre et les voyageurs concernés doit être strict et direct. Cette limitation du transport pour compte propre a été jugée à l'époque nécessaire pour éviter des perturbations sur le marché des transports occasionnels pour comptes de tiers.

Vu qu'il y a une nette distinction entre la commune et les ASBL paracommunales, on n'estime pas qu'il y a de lien direct entre la commune et les affiliés de ces ASBL ou autres structures dans lesquelles la commune est établie en tant que membre.

Dès lors, en vertu de la loi actuellement d'application, il nous faut conclure que ces derniers ne peuvent pas faire appel aux bus communaux pour leurs excursions. Il ne s'agit pas d'une interprétation propre du SPF Mobilité qui ne fait qu'appliquer la volonté claire du législateur en 2013, soit bien avant mon entrée en fonction.

À titre personnel, j'estime cette disposition très et trop restrictive. Il faut éviter les concurrences déloyales avec le secteur du transport des personnes mais c'est également le rôle d'une autorité locale d'assumer une aide sous la forme d'un transport des membres d'une association locale comme par exemple, une troupe de scouts, un patro qui une fois par an se rend vers son endroit de villégiature, ce qui se fait très régulièrement.

Je compte ouvrir à nouveau la discussion avec le SPF et le secteur pour envisager des évolutions permettant à ces services publics locaux de venir en aide de façon ponctuelle à ces groupes en rentabilisant aussi un matériel qui a coûté cher en investissement à la collectivité. Il est logique de le rentabiliser au profit de cette même collectivité.

Cela me semble être du bon sens et de la logique dans une organisation communale même si, effectivement, une commune ne peut se substituer à des opérateurs privés qui ont toute leur place et qui doivent également être protégés, ce à quoi je m'attache notamment en luttant contre le dumping social. J'y reviendrai plus loin.

11.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Même si sur le plan technique et sur la base de la loi actuelle, j'allais dire que votre réponse me déçoit, mais ce n'est pas le cas. En tout cas, elle ne m'arrange pas et elle n'est pas conforme à ce que peuvent attendre les communes en milieu rural. Je pense que la même difficulté pourrait surgir dans les milieux urbains.

Je remercie cependant particulièrement monsieur le ministre de prendre ce sujet à bras-le-corps et, dans la mesure du possible, dans le respect du droit à la concurrence pour le secteur privé, de pouvoir apporter une amélioration qui permettra aux communes de rentabiliser au mieux leurs investissements en faveur des ASBL infracommunales du secteur de la jeunesse et d'autres. Je vous remercie. Nous suivrons ce dossier ensemble si vous le permettez.

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

12 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieve onkruidbestrijding door Infrabel" (55037596C)

12 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le désherbage alternatif pratiqué par Infrabel" (55037596C)

12.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, deze vraag gaat over glyfosaat.

Maandagavond woonde ik de gemeenteraad in Ravels bij. Een aantal bezorgde burgers had mij gecontacteerd omdat er in het voorjaar nogal wat oranje velden in onze omgeving te zien waren. Dat waren velden waarop de landbouwers nog glyfosaat gebruiken om onkruid te bestrijden.

Na wat opzoekingswerk en gesprekken met mijn collega, mevrouw Creemers, die daar veel over weet, werd het mij duidelijk dat de vraag die ik u vandaag stel enorm belangrijk is. Glyfosaat is een product dat niet meer aan particulieren mag worden verkocht en waarvan men op Europees niveau aan het bekijken is hoe men daarmee in de landbouw zal omgaan. We weten dat Infrabel wel nog glyfosaat gebruikt om onkruid tussen de sporen te verdelgen.

Ik heb u al regelmatig ondervraagd. Infrabel startte een aantal proefprojecten met alternatieven voor glyfosaat. Een proefproject is de heetwatertrein, een innovatief concept waarvan de eerste resultaten positief zijn, maar dat nog wat moet worden verfijnd. Daardoor blijft Infrabel jaar na jaar uitzonderingen vragen op het verbod dat onze gewesten instelden tegen pesticiden. Deutsche Bahn zal tegen eind dit jaar stoppen met het gebruik van glyfosaat. Als het de Duitsers lukt, moet het ons ook lukken. In het beheerscontract staat dat er dit jaar wordt gewerkt aan een actieplan ter vermindering van pesticiden.

Hoe evolueerde het gebruik van pesticiden de voorbije vijf jaar? Kunt u de specifieke cijfers over het gebruik van glyfosaat meedelen? Hoe wil Infrabel verder gaan met het concept van de heetwatertrein? Welke aanpassingen zijn daarvoor nodig? Welke verbeteringen zal Infrabel aanbrengen? Wanneer zal die trein opnieuw worden ingezet?

Hoe verloopt het onderzoek naar andere technieken, zoals de robotmaaier waarmee de Franse spoorwegen aan de slag gaan, of het toepassen van een groeiwerende coating, het inzetten van grondbedekkende lage plantensoorten of het gebruik van elektrische schokken of pelargonzuur? Hoever staat het met het actieplan ter vermindering van pesticiden? Welke actoren worden hierbij betrokken?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Bedankt voor uw vragen, mevrouw Buyst. U weet dat dit een belangrijk onderwerp voor mij is, dat ik sinds mijn aantreden prioritair heb benaderd en dat ook in het performantiecontract van Infrabel is ingeschreven. Het is een punt dat voorheen bijna nooit aan de orde kwam, maar het is belangrijk voor de volksgezondheid en het milieu.

Het gaat dus om de bescherming en het behoud van onze biodiversiteit, die onze levensverzekering is. Onze spoorbedrijven hebben ook daarin een voorbeeldrol op te nemen. Het gaat om de bescherming van onze volksgezondheid, maar we hebben ook nood aan een infrastructuur die veilig is en aan nieuwe oplossingen tegen onkruid.

Vandaag bestaan er nog geen volwaardige alternatieve technieken voor onkruidbestrijding in de ballastbedding en op de dienstpaden die op grote schaal en rekening houdend met de veiligheidseisen van de spoorexploitatie op het spoordomein kunnen worden toegepast. Het is een probleem waarmee alle spoorwegmaatschappijen wereldwijd worden geconfronteerd.

De huidige configuratie van de heetwatertrein betreft een prototype, waarvoor ik met de federale regering subsidies heb gegeven. Verdere ontwikkelingen zijn nodig om de werksnelheid te verhogen, om de vegetatie beter te detecteren en te automatiseren, om de aansturing van de sproeikoppen te automatiseren en om het water- en energieverbruik te vergroenen. Daar werken we verder aan, met Infrabel.

Zoals Infrabel altijd heeft uitgelegd, is de heetwatertrein echter geen totaaloplossing. Het kan een element zijn dat met andere maatregelen moet worden gecombineerd. U hebt er een paar genoemd. Infrabel voert testprojecten uit met verschillende alternatieve technieken, bijvoorbeeld het gebruik van

pelargonzuur en bioherbiciden en de inzaaiing van veiligheidspisten.

Het overleg met andere infrastructuurbeheerders om best practices te delen, wordt voortgezet.

Daarnaast is de evaluatie van het huidige actieplan Pesticidevermindering 2019-2023 en de opmaak van een nieuw actieplan Pesticidevermindering 2024-2026 in uitvoering. Dat plan zal met de bevoegde gewestelijke overheden worden opgemaakt, met de bedoeling om het volume pesticiden nog te verminderen en zo vlug mogelijk naar nul te brengen. Dat is een van mijn prioriteiten.

12.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dank u wel, mijnheer de minister. Ik meen dat het belangrijk is dat wij aandacht geven aan dit onderwerp. Het is goed dat u daarvan als minister een prioriteit maakt. Wij weten wat de invloed op het leefmilieu is en wat de invloed op onze gezondheid zou kunnen zijn. Heel wat wetenschappelijke bewijzen geven al aan dat wij af moeten van het gebruik van onder andere glyfosaat.

Ik heb gehoord dat het prototype verfijning nodig heeft. Ik hoor zaken als de werksnelheid verhogen en automatiseren. Dat is natuurlijk goed, maar sta mij toe het spijtig te vinden dat er niet meer ontwikkelingen zijn, daar de verkoop van glyfosaat in België al verboden is sinds 2018. Dat is 5 jaar geleden.

Het is goed dat er wordt samengewerkt met andere spoorwegbedrijven. Ik zag dat ook ProRail in Nederland een aantal proefprojecten heeft en een aantal zaken uitprobeert. Ik ga ervan uit dat Infrabel dat volgt en er hopelijk enkele good practices uithaalt.

U zult dat onderwerp blijven opvolgen, heb ik u horen zeggen, maar ook ik zal dat doen. Het leefmilieu en de gezondheid van onze mensen zijn immers veel te belangrijk.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55937680C van de heer Roggeman vervalt, aangezien we geen nieuws hebben van hem. De vragen nrs. 55037692C, 55037693C en 55037694C van de heer Troosters worden uitgesteld.

13 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55037721C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55037762C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias institute" (55037910C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van Vias" (55037940C)

13 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit chez Vias" (55037721C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit chez Vias" (55037762C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55037910C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit de Vias" (55037940C)

13.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, Vias is de voorbije maanden en jaren een paar keer in de vuurlinie gekomen. Er waren beschuldigingen van te grote beïnvloeding door aandeelhouder RACB, dus vanuit de autohoek. Vervolgens waren er artikelen in *De Standaard* waarin gesteld werd dat de scheiding tussen commerciële taken en publieksopdrachten, ook vanuit de FOD Mobiliteit, niet altijd even zuiver zou verlopen.

Die beschuldigingen gaven aanleiding tot de opdracht om een audit uit te voeren bij Vias. Die opdracht werd gegeven in augustus 2022, dus ondertussen bijna een jaar geleden. Tijdens de commissievergadering van maart 2023, toen wij naar een stand van zaken vroegen, verklaarde u dat er nog niet veel resultaten beschikbaar waren omdat het verslag van de audit nog niet klaar was of nog niet beschikbaar was.

Dat uitblijven van de nodige antwoorden zorgt natuurlijk voor wat onrust in de verkeersveiligheidswereld. Als wij een beroep doen op de knowhow van het kenniscentrum bij Vias is het erg belangrijk dat wij ook gerust kunnen zijn over de manier van werken, over de objectiviteit, over het zuiver gebruiken van overheidsmiddelen. Daarom is het van het grootste belang dat er snel duidelijkheid komt en dat Vias zijn werk, dat toch wel belangrijk is voor onze verkeersveiligheid, op een correcte manier realiseert.

Mijnheer de minister, ik wil u vooral vragen naar een stand van zaken. Ik heb begrepen dat de audit ondertussen in een eindfase zou zitten en dat misschien al de eerste conclusies gemaakt kunnen worden over de manier van werken en eventuele bijstellingen die moeten gebeuren in de *governance*.

Welke initiatieven komen er eventueel om tot meer duidelijkheid te komen, om tot een betere werking te komen?

13.02 Frank Troosters (VB): De heer Van den Bergh heeft de verdachtmakingen aan Vias in de pers voldoende correct geschetst.

Wat is de stand van zaken van de audit die toch ongeveer afgerond moet zijn? Is deze afgerond? Zo ja, wat zijn de eerste bevindingen, resultaten en de inhoud van het rapport?

Zal het rapport van de audit integraal, dus niet in pdf-formaat, ter beschikking worden gesteld van de parlementsleden van onze commissie? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer en op welke wijze zal dit gebeuren?

Hebt u of een vertegenwoordiger van u recent nog overleg gehad met Vias, bijvoorbeeld over deze audit? Zo ja, wanneer vond dit overleg plaats? Wat was de inhoud van het overleg?

13.03 Wouter Raskin (N-VA): De context is duidelijk geschetst.

Is er al een tussentijds rapport beschikbaar? Zo ja, wat zijn de eventueel voorlopige bevindingen? Hebben deze bevindingen impact op uw toekomstvisie voor Vias?

Wanneer mogen we een definitief rapport verwachten?

Ik verwijs naar de oorspronkelijke uitgavenbegroting voor dit jaar, 2023. Daarin stond een subsidie voor Vias ingeschreven van 5,55 miljoen euro. Bij de begrotingsaanpassing werd deze subsidie verminderd met 500.000 euro. Waarom werd deze toch niet onaanzienlijke vermindering doorgevoerd? Waarheen worden de vrijgekomen middelen verschoven?

13.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je ne répéterai pas ce qui a déjà été évoqué par mes collègues. Vias est effectivement un acteur plus qu'important dans la sécurité routière et dans l'apport qu'il peut faire sur toute la politique de sécurité routière que vous et nous entendons mener. Je me joins donc aux questions qui vous ont été posées.

Monsieur le ministre, le résultat de l'audit demandé en août 2002 est-il aujourd'hui connu et peut-il être communiqué aux membres de la commission? Quelles conclusions peuvent-elles être tirées à ce stade? Quelles sont éventuellement les premières recommandations à épingler?

13.05 Minister Georges Gilkinet: Vias is een belangrijke partner op het vlak van verkeersveiligheid. Daarom heb ik, meer dan een jaar geleden, een analyse gevraagd van de interne controle met betrekking tot de uitvoering van de toevertrouwde activiteiten binnen de conventie tussen Vias en de federale overheid. Die audit is inmiddels afgerond, maar we hebben de definitieve versie nog niet ontvangen. Dat is nog een kwestie van dagen. We hebben wel de belangrijkste conclusie gekregen. Ter herinnering, de audit werd op mijn initiatief uitgevoerd en ik heb die gelanceerd lang voor het dossier in de pers aan bod kwam.

Het doel van de audit was een onderzoek naar de interne controle om in de toekomst een beter boekhoudkundig en inhoudelijk onderscheid te kunnen maken tussen de twee soorten activiteiten van

Vias: enerzijds de commerciële activiteiten zoals Vias academy en anderzijds de opdrachten van openbare diensten, waarvoor een jaarlijkse overeenkomst wordt gesloten met de overheid en waarvoor Vias een subsidie krijgt. De audit is gebaseerd op een analyse van boekhoudkundige gegevens en de interne procedure voor het jaar 2022. We wachten op het definitieve auditrapport, maar er zijn al een aantal eerste conclusies voorgelegd.

De geïmplementeerde overlegstructuren zijn in overeenstemming met de rollen en werking, zoals opgenomen in de conventie. De geïmplementeerde dashboards geven een inzicht in de realisatie van de opvolgingsindicatoren. Er zijn afdoende administratieve en interne controlemaatregelen geïmplementeerd die de controleerbaarheid van de activiteiten binnen Vias waarborgen: de scheiding tussen projecten onder federale subsidie van de FOD Mobiliteit en andere projecten aantonen en de aanwezigheid van onderliggende bewijsstukken garanderen. Er zijn afdoende administratieve en interne controlemaatregelen geïmplementeerd die de controleerbaarheid van de operationele en personeelskosten waarborgen. Het vaste uurtarief wordt consistent toegepast. Er zijn afdoende administratieve en interne controlemaatregelen geïmplementeerd die de controleerbaarheid van de gerapporteerde operationele kosten waarborgen. Er is een adequaat rapporterings- en validatieproces geïmplementeerd, zowel intern, binnen Vias, als extern, via het toezichtcomité bij de FOD Mobiliteit.

Ter conclusie, de audit over de interne controleprocedure op basis van boekhoudkundige gegevens en de procedure voor het jaar 2022 wijst er niet op dat er grote problemen zijn met het financieel beheer van Vias. De auditeur is van oordeel dat de interne controlemechanismen afdoende zijn en dat Vias de nodige kwaliteitsstandaarden toepast.

Toch kan alles beter. De auditeur formuleert wel een reeks aanbevelingen die, met akkoord van Vias, onmiddellijk geïmplementeerd zullen worden. Het gaat om het formeel documenteren van de door het toezichtcomité goedgekeurde wijzigingen tijdens het jaar, alsook de afstemming van de rapportering daarop. In verband met de tijdsregistratie zullen de finaal goedgekeurde uren vastgelegd worden door middel van een screenshot, een foto, te nemen als maandelijks onderbouw. In verband met het vast uurtarief zal de toegepaste methodiek en het vast uurtarief jaarlijks formeel worden bekrachtigd via een goedkeuring door het toezichtcomité. Alle uren gepresteerd op onderzoeksprojecten worden gerapporteerd onder de onderzoeksprojecten om een nauwkeuriger inzicht te verschaffen in de werkelijke kosten per onderzocht project. Vandaag zijn verschillende uren, zoals voor de vertaling en de lay-out van een studie, gerapporteerd onder algemene activiteiten, maar wij willen dat dus terugbrengen naar de projecten die werden gerealiseerd. De presentatie van de gedetailleerde financiële rapportering moet verder worden gestructureerd om het toezicht te versterken.

Die aanbevelingen zullen worden opgenomen in de jaarlijkse overeenkomst met Vias, die wij ondertekenen vanaf dit jaar.

En réponse à deux questions qui m'ont été posées, je vais terminer en français pour M. Vajda. J'ai rencontré hier le comité de direction de Vias pour échanger sur cet audit et sur d'autres mesures que je vais expliquer. Effectivement, le budget attribué à Vias a été diminué de 500 000 euros environ afin de pouvoir mettre en concurrence plusieurs opérateurs spécialisés en matière de mobilité pour des sujets qui n'ont pas trait spécifiquement à la sécurité routière, notamment des universités, pour disposer d'une palette d'opérateurs plus large, au-delà de la relation de confiance avec Vias pour ce qui concerne la sécurité routière.

Je répète donc qu'il s'agit d'un audit dont j'ai pris l'initiative dans l'objectif d'améliorer la gouvernance et la transparence de la relation entre Vias et l'État fédéral, notamment en ce qui concerne la séparation des activités d'étude et des activités commerciales de Vias. Je n'ai pas non plus attendu les résultats pour demander au conseil d'administration de Vias de travailler à une révision de sa structure organisationnelle afin qu'elle reflète mieux cette séparation claire entre les activités subventionnées et les activités commerciales, et qu'il y ait, en d'autres mots, une véritable muraille de Chine entre les deux.

Plusieurs pistes sont à l'étude, en collaboration avec un organisme de conseil externe pour renforcer encore cette séparation, mais aussi pour donner toutes les garanties que les activités de recherche puissent être menées en toute indépendance et sans influence des autres domaines d'activité de Vias. Selon les engagements de Vias, confirmés hier, ces changements devraient être mis en œuvre à partir du 1^{er} janvier prochain, ce qui sera une très bonne chose, au-delà des mesures prises en matière de

comptabilité.

Nous voulons améliorer le *reporting*, le suivi et les procédures de Vias, en collaboration avec ses équipes dirigeantes. L'audit réalisé nous permettra d'améliorer encore cette coopération avec Vias dans le domaine crucial de la sécurité routière. Leur expertise, celle des équipes de Vias, doit être mise au service d'une plus grande sécurité routière. C'est une priorité absolue, que je pense partagée à la fois par la commission et par le ministre. C'est une expertise qui n'existe en tant que telle nulle part ailleurs en Belgique, même si des Régions développent également la sécurité routière. C'est la raison pour laquelle – et je terminerai par là – je reste pleinement engagé en faveur d'une plus grande sécurité routière, et une meilleure protection des usagers de la route, notamment les plus actifs et les plus vulnérables. Je vous remercie.

13.06 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, uw antwoord bevat heel wat interessante elementen. Er zijn in deze zaak publieke beschuldigingen gekomen, maar u geeft aan dat de audit alles kan weerleggen, dat er heel veel controlemechanismen zijn en dat de financiële stromen allemaal helder en goed afgebakend zijn. Het lijkt mij goed dat dit ook zichtbaar wordt gemaakt op de een of andere manier, ook wat betreft de plannen voor de toekomst – alles kan beter – en de bijsturingen inzake de transparantie van financiële stromen en inzake de governance. Het lijkt mij niet slecht om in het najaar eens samen naar de plannen kijken, eventueel met Vias zelf, en dat u dan verduidelijkt welke ideeën u daaromtrent hebt.

U zegt verder dat u het budget hebt verlaagd met 500.000 of 600.000 euro en dat u zo de concurrentie meer wilt laten spelen, bijvoorbeeld via universiteiten en dergelijke. Het is geen kritiek of beschuldiging, maar wij moeten daar wel goed over nadenken. Er is nood aan een sterke kennisinstelling op het vlak van verkeer en verkeersveiligheid en ik weet niet of de versnippering daarvan over verschillende instellingen en universiteiten de beste manier van werken is. De vraag is volgens mij meer hoe wij alle kennis die hierover in ons land bestaat, en die sowieso al een beetje versnipperd is, bijeen kunnen brengen, zodat wij tot een sterk, onafhankelijk kennisinstituut op het vlak van verkeer en verkeersveiligheid komen. Daarvoor kijk ik nog altijd naar het voorbeeld van SWOV in Nederland, dat in de vorm van een stichting is georganiseerd en waaraan universiteiten en dergelijke participeren. Ik blijf dus met de vraag zitten of wij, wat betreft een kenniscentrum rond verkeer en verkeersveiligheid, waar alle overheden in ons land nood aan hebben, al de beste manier van werken hebben gevonden. Het is een open vraag. Ik zeg niet dat Vias dat niet kan zijn. Integendeel, Vias kan dat wel zijn, als de analyse van de audit effectief overeenkomt met uw toelichting van daarnet. Wij moeten er echter over nadenken.

13.07 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, maar ik heb toch een paar bedenkingen.

U zei dat we erover moeten waken dat er in de toekomst een duidelijk boekhoudkundig onderscheid wordt gemaakt tussen de commerciële en de andere activiteiten bij Vias. Dat is dus het geval. Dat blijkt ook uit het rapport. Er zijn heel wat verdachtmakingen geweest, maar zowat alles in het rapport weerlegt die. Wat betreft de budgettaire controle is er voldoende scheiding van de projecten. Structuren, opvolgingsindicatoren, bewijsstukken, administratieve controle, controlemaatregelen, vast uurtarief, financiële rapportage, interne en externe controles, alles is in orde.

Het is logisch en goed dat er aanbevelingen komen waarmee men aan de slag kan gaan. Die kunnen worden bekeken, maar ik vind het heel belangrijk dat er een onafhankelijk instituut als Vias is dat dit werk doet. Voor alle duidelijkheid, ik ben het niet altijd eens met wat er uit hun onderzoeken komt. Dat botst wel eens met mijn eigen politieke visie of de visie van mijn partij, maar ik vind het heel belangrijk dat er een dergelijk onafhankelijk orgaan is.

Volgens mij is absoluut aangetoond dat Vias dat werk op onafhankelijke wijze doet. Ik vind het daarom geheel onbegrijpelijk dat het budget van Vias met 500.000 euro wordt verlaagd. Ik zou net zeggen dat we het zouden moeten verhogen, zeker na zo'n rapport. We moeten de definitieve versie afwachten, maar ik zou zelfs voor het tegendeel pleiten en het budget verhogen. Indien men meer spelers in het veld wil consulteren, dan moet men in een bijkomend budget voorzien om bijvoorbeeld universiteiten aan het werk te zetten, maar dat dit ten koste moet gaan van het budget voor Vias vind ik, zeker gezien de conclusies van het rapport, onbegrijpelijk.

Ik hoop dat Vias in de media heel duidelijk van alle blaam wordt gezuiverd. We moeten het definitieve rapport afwachten, maar de conclusies zoals we die nu hebben gehoord, zijn al behoorlijk richtinggevend. Ik ben er voorstander van om na het reces met Vias samen te zitten in de commissie om een en ander te bekijken.

13.08 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb weinig toe te voegen aan wat de collega's zegden, onder voorbehoud van de definitieve conclusies die we hopelijk zo snel mogelijk zullen kunnen inzien en waarover we in deze commissie hopelijk snel van gedachten zullen kunnen wisselen, eventueel samen met u of met uw vertegenwoordiger in de raad van bestuur van Vias.

Het lijkt heel erg duidelijk te zijn dat de verdachtmakingen die in de pers verschenen er een klein beetje over waren. U zei dat de structuren, de budgetopvolging, de uurtarieven, de rapportering en de controle allemaal oké zijn. Op basis van wat ik u nu hoor zeggen verloopt het daar behoorlijk goed. Uiteraard zijn er aanbevelingen om het nog beter te doen, maar dan gaat het vooral over aanbevelingen over de zaken die vandaag al goed lopen. Als we die nog tot een hoger niveau kunnen tillen, dan moeten we dat zeker doen. Ik heb daar geen enkel bezwaar tegen.

Ik blijf wel met een vreemd gevoel zitten, na alles wat ik in de pers zag verschijnen en nu ik uw voorlopige conclusies gehoord heb.

Het budget werd met 500.000 euro teruggeschroefd. Ik ga niet zeggen dat dit het leeuwendeel is, op basis van de federale begroting, maar het is toch een niet onaanzienlijk bedrag. U zegt dat u een grote verdediger van de verkeersveiligheid bent, maar u schroeft hier wel het budget van Vias terug.

Bij het BIVV, de voorloper van Vias, maakte het uitoefenen van een aantal commerciële activiteiten het mogelijk om de rol als kenniscentrum en als verkeersveiligheidsinstituut rond te krijgen. Dat is het businessmodel waarop het BIVV draaide. Vias doet dat nu ook. We zien dat er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen het kenniscentrum en de commerciële activiteiten. Op zich is er niet veel nieuws onder de zon, maar u schroeft toch de subsidies terug. Ik vind het heel vreemd dat u dat doet, als grote verdediger van de verkeersveiligheid. U kunt dan wel zeggen dat u nieuwe expertise koopt bij universiteit x of y of bij die specialist of die stakeholder, maar ik wil ook een pleidooi voeren voor een onafhankelijk verkeersveiligheidsinstituut zoals het BIVV dat was en zoals Vias dat vandaag is. Nogmaals, alles moet transparant verlopen, alles moet goed gescheiden zijn, alles moet controleerbaar zijn. Op het eerste gezicht lijkt dat echter zo te zijn. Ik kijk dus uit naar de definitieve audit.

13.09 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je pense que nous sommes tous d'accord sur un point: l'institut Vias est un partenaire important sinon essentiel à toutes les politiques qui doivent être menées en terme de sécurité routière.

À cette fin, je ne peux que me réjouir et féliciter le ministre pour sa proactivité. Comme vous l'avez rappelé, vous êtes à l'origine de la demande d'audit sur Vias. Dès l'instant où il y a le moindre doute sur le bon fonctionnement d'une institution aussi importante, vous prenez les mesures qui s'imposent. Si j'ai bien compris, avant même la fin du résultat de l'audit, les premières pistes sont explorées.

Dans le cadre de cet audit provisoire, les nouvelles sont quelque peu rassurantes. C'est un bon point. On n'a pas relevé de lacunes fondamentales dans le fonctionnement de l'institution. C'est déjà réjouissant, même si vous vous êtes empressé de l'ajouter, monsieur le ministre, il existe des points qui peuvent être améliorés. Nous avons reçu des conclusions provisoires de l'audit. Nous en attendrons les conclusions définitives. Lorsqu'elles seront disponibles, nous pourrons les analyser et, à notre tour, en tirer les conclusions définitives.

De **voorzitster**: Ik hoorde twee vragen van de parlementsleden, die ik ook zal doorgeven aan de vaste voorzitter, om te bekijken of wij in het najaar eventueel een gedachtewisseling kunnen houden en wie wij daarvoor kunnen uitnodigen. Dat kunnen wij misschien tijdens een regeling van de werkzaamheden afspreken.

Eens het definitieve rapport er is, is er de vraag of dat rapport eventueel kan worden rondgedeeld.

13.10 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, het is niet 'eventueel kan worden rondgedeeld'

maar 'd'office zal worden rondgedeeld'.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Question de Thierry Warmoes à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les accès à la gare de Namur et la passerelle d'Herbatte" (55037712C)

14 Vraag van Thierry Warmoes aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegangen tot het station Namen en de loopbrug van Herbatte" (55037712C)

14.01 **Thierry Warmoes** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, vous connaissez bien Namur. Vous savez qu'elle est traversée par onze ou douze voies de chemin de fer qui coupent le centre en deux, avec l'hyper-centre au sud et les quartiers de Bomel et Herbatte au nord. Comme lien, outre les deux ponts de Louvain et d'Heuvy, il y a la dalle de la gare de Namur et la passerelle d'Herbatte. Ce dossier traîne depuis plusieurs années. Je voulais faire le point avec vous. D'ailleurs, ce n'est pas toujours tout à fait clair pour moi. Quelles sont les responsabilités au niveau du service public de Wallonie, de la SNCB, d'Infrabel et de la ville de Namur? Ces entités se renvoient parfois un peu la balle.

Je suis utilisateur moi-même. Je vous ai adressé cette question parce qu'il y a deux escalators du côté nord de la dalle de la gare qui ont été pendant des semaines, si pas des mois, tous les deux hors d'usage. Il y a là aussi deux ascenseurs. L'un est définitivement condamné et il est déjà arrivé que l'autre ne fonctionne pas. À ce moment-là, il faut emprunter une trentaine de marches, quasiment infranchissables pour les mamans avec poussette, les personnes handicapées etc. Je pense que j'ai commis une petite erreur dans ma question puisque j'ai indiqué qu'il semblait que la SNCB avait décidé de ne plus les réparer, mais on m'a dit à la ville de Namur que c'est le service public de Wallonie qui est responsable de ces escalators côté nord. Mais il semble qu'à l'avenir la SNCB les reprendrait.

Qu'en est-il? Pour le moment, ils sont à nouveau en fonction mais ils sont régulièrement en panne. Quand cela sera-t-il définitivement réglé? Quelles sont les solutions, le calendrier et le rôle de la SNCB dans cet accès nord-Bomel?

On m'a aussi rapporté que les deux ascenseurs et les deux escalators qui sont côté centre-ville sont parfois tous les quatre hors d'usage, ce qui pose le même problème. Je pense que cela arrive moins souvent. C'est là la responsabilité de la SNCB mais j'attends votre réponse.

Il est temps en tous cas que l'accès à la dalle de la gare soit définitivement réglé avec des appareils qui fonctionnent et qui ne sentent pas l'urine, si je m'en réfère aux ascenseurs. Ce n'est pas très agréable.

Je voulais faire le point aussi sur la passerelle d'Herbatte. J'ai interrogé l'échevine en charge de ce dossier au niveau de la ville de Namur la semaine passée. Elle a déploré ne plus avoir de nouvelles malgré le fait qu'on avait annoncé que les travaux devaient avoir lieu au mois de juin. Je ne sais pas si Infrabel a un rôle à jouer par rapport à cette passerelle, je vous pose la question. Infrabel m'a dit que l'éclairage était en ordre – il n'y avait quasiment plus de néon en fonctionnement. Tout le reste n'est pas en ordre: les ascenseurs, qui ont fonctionné 15 jours au total il y a une vingtaine d'années, ne sont pas du tout en état. La société Otis devrait s'en occuper mais ce n'est apparemment pas le cas.

Je voulais donc faire le point avec vous. Je ne sais quelles sont les responsabilités de la SNCB et d'Infrabel dans ces deux points stratégiques.

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Warmoes, je fréquente tout comme vous cette gare de Namur régulièrement, y compris dans sa nouvelle configuration. Nous disposons d'un modèle tout à fait intéressant avec un parking sur le toit de la gare permettant une connexion multimodale fonctionnelle, pour autant que l'accès à la gare et aux bus soit garanti.

La SNCB et Infrabel travaillent à l'amélioration de l'accès à la gare de Namur par ses différents côtés et ces aménagements s'inscrivent dans le plan de réhabilitation des abords de la gare, notamment de la place de la Station.

Comme vous l'avez appris récemment, l'accès depuis le boulevard du Nord se situe sur une propriété du service public de Wallonie. Les ascenseurs et escalators actuels sont donc contractuellement sous la responsabilité du SPW. Ces installations sont en fin de vie. Elles souffrent aussi du vandalisme, comme dans d'autres gares.

Pour y remédier et garantir un accès confortable, accueillant et universel, la SNCB, le SPW et la ville de Namur ont entamé une collaboration pour procéder au renouvellement et à l'embellissement de cette entrée de gare, lieu de passage de nombreux Namurois qui veulent rejoindre le centre-ville.

De nouveaux ascenseurs et escalators ont été commandés par la SNCB et seront placés dans les prochains mois. La gestion sera confiée à la SNCB dont l'intérêt est plus direct que le SPW à s'assurer que le matériel soit en état et fonctionnel.

Le renouvellement ne se limitera pas uniquement au remplacement de ces escalators et ascenseurs. L'ensemble de la zone sera complètement réaménagé avec un nouveau revêtement sols et murs, un nouvel éclairage, une nouvelle signalétique et le placement de caméras. Les études liées à ces travaux sont terminées et la publication de marchés est en cours.

En gare, les ascenseurs sont également la proie d'actes d'incivilité, comme vous l'avez évoqué. Les gestionnaires de gare sont attentifs à réduire au maximum les nuisances liées aux pannes. Celles-ci font l'objet d'une réparation la plus rapide possible et la SNCB étudie actuellement également le remplacement de ces équipements par des équipements plus modernes et plus fiables. Je pense que ce sera utile pour achever les réalisations tout à fait intéressantes dans cette gare multimodale.

En ce qui concerne la passerelle d'Herbatte, qui est une autre préoccupation des habitants du quartier de la gare et des Namurois qui veulent passer d'un côté à l'autre des voies, Infrabel, qui est responsable pour partie, m'informe que les obligations des différentes parties ont été précisées dans une convention signée en 2018 qui prévoit la reprise de la passerelle par la ville de Namur. Avant cela, Infrabel devait remplir certaines obligations. Infrabel a mis en œuvre diverses actions qui relèvent de ses prérogatives: remise en état des ascenseurs avec Otis, mise en place d'un éclairage provisoire dans l'attente d'ORES, prise de contact avec ORES et passage de commandes. Les différents contacts utiles se poursuivent afin de sécuriser cette passerelle et d'en faciliter les accès pour tous.

La passerelle n'échappe malheureusement pas à des actes de malveillance. Elle est très régulièrement dégradée, ce que je déplore. Cela constitue des coûts importants pour la collectivité, en l'occurrence pour Infrabel, et ce sont des montants qui ne peuvent pas être consacrés à d'autres choses plus utiles, notamment l'entretien de la voie et l'amélioration du réseau.

Tout récemment, un ascenseur de la passerelle a été l'objet de ce type d'agissements. La partie électrique a été touchée. Il faut remplacer un certain nombre de pièces. La fourniture des pièces de remplacement est prévue dans quelques semaines.

Nous travaillons avec la SNCB et Infrabel en collaboration avec la ville de Namur à l'amélioration des accès à la gare. Ce travail avance bien. L'inauguration de la gare des bus était un grand pas en avant. Je suis le premier conscient qu'il faut poursuivre les efforts et terminer les travaux pour que cette gare devienne définitivement une gare conviviale, accessible et multimodale.

14.03 Thierry Warmoes (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je confirme, malgré les réserves que j'avais émises au départ, que la circulation des bus sur la dalle de la gare fonctionne bien. Je suis utilisateur d'une de ces lignes. C'est bien aménagé, donc c'est très positif.

Par rapport à l'accès nord, si je vous crois et si je comprends bien, ce n'est pas aujourd'hui sous la responsabilité de la SNCB mais cela va le devenir. Cela me semble bien parti car les équipements sont commandés et les marchés sont en cours. Je suppose que cela va rentrer dans l'ordre en automne.

Pour la passerelle d'Herbatte, je suis un peu étonné car les ascenseurs sont tous les deux fermés des deux côtés avec un cadenas. Pour autant que je sache, ils n'ont jamais fonctionné, sauf il y a 15 ou 20 ans pendant deux semaines, me dit-on. Ce n'est donc pas une question de vandalisme ou de quelques pièces. Ces ascenseurs n'ont pas été remis en état. C'est ce que la ville de Namur confirme. La situation

sur le terrain ne correspond pas tout à fait à ce que vous m'avez dit. La convention date de 2018 et nous sommes en 2023. Je ne peux que vous demander d'inciter Infrabel à faire sa part du travail pour que ce soit remis en ordre.

Quand la passerelle sera opérationnelle, le contrôle social fera peut-être en sorte qu'il y ait moins d'incivilités, surtout avec le quartier du palais de justice qui se développe de l'autre côté.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschalen van het treinaanbod in het noorden van de provincie Antwerpen (vervolgvraag)" (55037722C)**

15 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution de l'offre ferroviaire dans le nord de la province d'Anvers (question de suivi)" (55037722C)**

15.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Dit is mijn klassieke vraag in elke commissie waar ik de kans krijg. Zoals gekend, zijn er meer dan een jaar geleden een aantal treinen geschrapt wegens een tekort aan beschikbaar rijdend personeel. Het ging om treinbestuurders, maar vooral om treinbegeleiders. Die situatie blijft zich doorzetten. Meer zelfs, voor de tweede S32-trein tussen Antwerpen en Essen, die al heel lang geschrapt is, was er nog een pleister op de wonde voor de scholieren. Er werd namelijk 's morgens en 's avonds nog een trein ingezet, maar die is tijdens de vakantie ook geschrapt, met extra frustraties tot gevolg. De IC22-trein tussen Brussel en Antwerpen is ook nog steeds geschrapt. Ik verneem dat er daaromtrent ideeën zijn om die op 1 september opnieuw in te zetten. Het is dan vreemd dat de andere twee treinen wel geschrapt zouden blijven, namelijk de S-32-treinen en de P-treinen op het traject Herentals-Lier-Antwerpen.

Wanneer zal de voorziene dienstregeling opnieuw volledig worden gerealiseerd, mijnheer de minister?

15.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Van den Bergh, het is een zeer belangrijk onderwerp voor u, maar ook voor andere collega's van de commissie. We hebben het in de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van 24 mei gehad over de huidige situatie op de lijn 12. U weet dat een oplossing voor een groot deel afhangt van de aanwerving van extra personeel. Die loopt goed. Ik heb daarover deze cijfers, vers van de pers. Van 1 januari tot 15 juni 2023 werden al 330 treinbegeleiders gevonden van de 440 die de NMBS zoekt. 256 daarvan zijn ook al effectief gestart bij de NMBS. De anderen zullen in de loop van de volgende weken en maanden volgen. Deze cijfers zijn dus zeer bemoedigend.

Mijn kabinet en de NMBS blijven samen de situatie continu opvolgen. Wij zullen het aanbod opnieuw opschalen, zodra dit mogelijk is. Ik kan momenteel geen vaste datum geven. Ik wil in elk geval dat het zo vlug mogelijk gebeurt. Ik herhaal dat ook in mijn recurrente contacten met de NMBS.

15.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw ondertussen bijna klassieke antwoord. De aanwervingen verlopen relatief goed. De vraag is natuurlijk in hoeverre er ook effectief aanwervingen worden gedaan met het oog op de depots met de grootste moeilijkheden. Ik denk dan aan het depot te Antwerpen en de depots in het district Noordwest. Het is belangrijk dat er daar mensen bijkomen.

Bovendien, aanwervingen zeggen natuurlijk niet alles. De absenteïsmegraad is ook een belangrijk element, evenals het aantal mensen dat uitstroomt, door pensionering of vertrek naar een andere werkgever. Daar moet natuurlijk een balans zijn. Ik hoop dat ondanks het ontbreken van die gegevens, namelijk absenteïsme en uitstroom, de balans positief blijft en dat er perspectief komt om effectief die voorziene treinen uit de dienstregeling terug in te zetten.

Ik wil nog eens beklemtonen dat ik erop blijf rekenen dat die treinen opnieuw ingezet worden, alvorens er een uitbreiding komt van het aanbod zoals dat voorzien wordt voor december 2023. Ik heb begrepen dat dit op de agenda van de raad van bestuur komt. Dat moet een belangrijk uitgangspunt zijn en blijven.

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

16 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstvisie voor spoorlijnen 25 en 27 tussen Antwerpen en Brussel (opvolgvraag)" (55037723C)

16 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vision d'avenir pour les lignes ferroviaires 25 et 27 Anvers - Bruxelles (question de suivi)" (55037723C)

16.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): De lijnen tussen Antwerpen en Brussel vormen een bijzonder belangrijke as in ons spoorwegnet, tussen de twee grootste stedelijke agglomeraties van ons land. Er lijkt nogal wat extra te bewegen, vooral dan voor internationale treinen die ook zullen gebruikmaken van deze spoorlijnen.

Nochtans kampen lijnen 25, 27 en 25N vandaag al met capaciteitsproblemen. Een aantal knelpunten zorgen ervoor dat de capaciteit niet altijd ten volle gebruikt kan worden, bijvoorbeeld omdat er wissels genomen moeten worden voor bepaalde verbindingen.

Vanaf 2025 komt er een extra snelle verbinding tussen Amsterdam en Brussel, zeg maar een snelle Benelux-trein. Daarnaast kondigen vervoersmaatschappijen Arriva en Qbuzz aan dat ze treinen willen inleggen tussen Amsterdam en Parijs, met haltes in Antwerpen en Brussel. Ook die treinen zouden dan moeten gebruikmaken van deze lijnen. Ook Eurostar heeft al te kennen gegeven dat het zijn aanbod vanuit Nederland richting Parijs en Londen wil optrekken. Dat zijn nog extra treinen die over deze lijnen zullen rijden. Dat dreigt voor problemen en uitdagingen te zorgen, die zullen moeten worden aangepakt.

Zoals aangegeven kampt lijn 25 vandaag al met heel wat problemen, op die lijn is er vandaag al een bovengemiddelde treinitval, te wijten aan het gebruik van verouderd materieel; daarvan kan ik getuigen. Er is verouderde infrastructuur, met beperkte capaciteit en een aantal conflicten, bijvoorbeeld de vertakking van Otterbeek en die van Mechelen tussen lijn 26 en 27. Uiteraard hebben ook de werken aan het station van Mechelen hun impact. Daar zijn twee sporen buiten dienst. De geplande werken aan Brussel-Zuid zullen mogelijk ook het treinverkeer impacteren.

Een aantal gerichte investeringen zou de capaciteit kunnen verbeteren. Ik denk daarbij aan het wegwerken van de conflicten bij de aansluiting van de lijnen 25 en 25N, aan de ontbrekende aftakking Diabolo tussen lijn 25N en lijn 25 ten noorden van Schaarbeek en aan het verbeteren van de vertakking tussen lijn 27 en 26, ten noorden van Mechelen, als ik me niet vergis. Ook snelheidsverschillen hebben uiteraard een impact op de capaciteit van de lijn, ook daar zijn mogelijk verbeteringen nodig.

De vraag is of men zich bij Infrabel voldoende bewust is van de grote vraag die dreigt te ontstaan door al die aanvragen voor extra internationale treinen en van de impact op de capaciteit op de lijn Antwerpen-Brussel. Wat kunnen de gevolgen zijn voor het binnenlandse aanbod? Ik hoop dat dat binnenlandse aanbod eerst wordt uitgetekend, alvorens internationale treinen worden toegevoegd op deze as. Worden de huidige knelpunten die de capaciteit beperken, opgenomen in het investeringsprogramma?

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, dit is een belangrijke en interessante vraag.

Infrabel heeft mij geholpen bij de voorbereiding van dit antwoord. Infrabel heeft een studie gedaan voor de toekomst van deze lijnen, waarin de huidige behoeften voor de modal shift voor het reizigers- en goederenverkeer afgezet worden tegen het toekomstige netwerk, het huidige netwerk en de afwerking van de geplande investeringen in het meerjareninvesteringsplan.

In de toekomst zijn er een aantal aandachtspunten op de lijn Brussel-Antwerpen. Het inleggen van bijkomende verbindingen ten opzichte van vandaag is op sommige momenten van de dag zeer moeilijk, omdat dat op sommige plaatsen congestie zou kunnen veroorzaken. Op basis van de huidige inzichten oordeelt Infrabel dat vooral aan het spoorknooppunt Berchem en de zogenaamde vertakking Nazareth in Lier problemen met de capaciteit kunnen ontstaan. De huidige werken in Mechelen hebben vandaag ook een nadelige invloed op de capaciteit, maar er komt natuurlijk een moment waarop die klaar zijn.

Oplossingen worden in eerste instantie gezocht in een aanpassing van het vervoersplan door een eventuele herschikking van de bediening van de stopplaatsen van de verschillende treinverbindingen en het beter volgen van de natuurlijke corridors. Bijkomende infrastructuur bouwen is ook een te onderzoeken piste, maar het is weliswaar slechts een oplossing op lange termijn en enkel als de andere operationele en eenvoudige infrastructurele maatregelen niet afdoende blijken. De technische haalbaarheid van sommige oplossingen vraagt diepgaande studies en een complete uitvoering. Dat dient te gebeuren in het kader van een spoornet dat een van de dichtste ter wereld is.

U weet dat ik aan de regering een principiële akkoord heb gevraagd voor een lening van 1 miljard euro om bijkomende middelen te geven aan Infrabel, zodat we vlugger in infrastructuur kunnen investeren. De concretisering van die mogelijkheid is voor mij zeer belangrijk. We werken daar hard aan met de raad van bestuur van Infrabel. Ik hoop op de steun van iedereen om dat te realiseren. Het is een van de oplossingen voor de toekomst. We hebben echt middelen nodig voor de infrastructuur, vooral in zeer drukke regio's zoals Antwerpen.

16.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Over uw antwoord zou ik heel veel kunnen zeggen, en ook over die lening aan Infrabel. In verband met die lening begrijp ik dat een en ander grondig onderzocht wordt binnen Infrabel en de raad van bestuur.

Inzake oplossingen begrijp ik dat het punt dat ik maakte, wordt erkend. De capaciteit is momenteel beperkt en in de toekomst is er mogelijk nood aan extra capaciteit.

Eerst wordt verwezen naar een aangepaste dienstregeling, wat inderdaad kan helpen om het snelheidsverschil tussen de IC-treinen en de vroegere IR-treinen, die wel vaker maar tegenwoordig niet meer in elk station stoppen, te homogeniseren. Daardoor wordt de capaciteit ook al verbeterd. Het is een element.

Een tweede element is de investering in grote infrastructuurwerken. Ik bedoel niet onmiddellijk nieuwe spoorlijnen, wel vooral vertakkingen die vandaag niet optimaal georganiseerd zijn. Via gerichte investeringen, niet in nieuwe spoorinfrastructuur, maar wel in onder meer wissels, valt daar nog wel wat winst te boeken. Ik veronderstel dat Infrabel zal bekijken op welke manier dat het best georganiseerd kan worden. We kijken uit naar verdere plannen hieromtrent.

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

17 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55037725C)

17 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55037725C)

17.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb u hierover al regelmatig ondervraagd. Het project staat in de steigers in Bilzen. U hebt mij al laten weten dat de toekomstige aannemer een plaatsbeschrijving moet uitvoeren voor alle betrokken percelen. Alleen is het nog niet duidelijk aan wie de opdracht wordt gegund. Dat zou in juni gebeuren.

Welke aannemer zal dat project uitvoeren?

17.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, Infrabel laat mij weten dat de analyse van de offerte nog steeds loopt. De gunningsbeslissing dient dus nog genomen te worden door de diensten van Infrabel.

17.03 Wouter Raskin (N-VA): Zucht.

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

18 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lisibilité de l'offre tarifaire" (55037729C)

18 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De helderheid van het tariefaanbod" (55037729C)

18.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, les profils de voyageurs sont de plus en plus variés, et c'est une excellente nouvelle. Du navetteur quotidien au vacancier occasionnel, nous pouvons nous réjouir que chacun fasse le choix d'une mobilité partagée.

Ce constat est également partagé par la SNCB, qui a par conséquent décidé d'adapter son offre, en élargissant la gamme de ses tarifs – ce qui, encore une fois, est une très bonne chose.

Cependant, la multiplication de l'offre la rend un peu plus complexe. Et un malheur n'arrivant jamais seul, dans beaucoup de gares sans guichets, le voyageur est livré à lui-même pour se munir de son titre de transport sur un automate – lorsque celui-ci fonctionne – en espérant choisir la meilleure option.

D'expérience, ou d'après les témoignages que j'ai reçus, je note que dans certains cas, le tarif prétendument préférentiel et adapté à une situation donnée ne l'est en réalité pas. Je vais prendre deux exemples. L'Abonnement Flex 2 jours par semaine pour les télétravailleurs revient plus cher qu'un Pass Standard Multi, dans certains cas. Pour un trajet depuis Marloie, ma gare d'origine, vers Bruxelles, je devrais payer un Flex Abonnement à 213 euros, contre 93 euros pour un Pass Standard Multi. C'est la même chose pour Liège-Bruxelles. Le Flex Abonnement revient à 199 euros, au lieu des 93 euros pour dix trajets.

Que le Flex Abonnement ne corresponde pas à la réalité de certains télétravailleurs n'est pas un drame. Ils peuvent toujours se tourner vers le Pass Standard Multi. Mais encore faut-il qu'ils en connaissent la possibilité. Et c'est là que le bât blesse. Une erreur de titre de transport peut coûter cher au voyageur, vu les exemples que je viens de donner.

Monsieur le ministre, la SNCB a décidé de fermer des guichets dans les gares. Que peut-elle mettre sur pied afin de mieux accompagner les voyageurs au moment de choisir leur titre de transport? Comment s'assure-t-elle de la lisibilité et de la compréhension de son offre?

Existe-t-il un suivi, une analyse de l'adéquation des titres de transport des voyageurs et de leurs besoins, par exemple en concertation avec les accompagnateurs de train?

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Merci, monsieur Vajda, de faire le point complet sur la situation et la complexité actuelle du système tarifaire. Ce n'est pas pour rien que le principe d'une offre tarifaire plus simple, plus attractive et plus lisible est inscrit dans le contrat de service public de la SNCB. Je pense que vous avez reçu une présentation assez complète à ce sujet avec les responsables de la SNCB.

L'accord de gouvernement prévoit aussi que l'on doive donner accès aux voyageurs à la formule tarifaire la plus favorable. Il y a des moyens d'y parvenir même si c'est d'une grande complexité, surtout par rapport au statut de la personne. Car vous comparez un Flex Abonnement à une formule Multi.

Dans le cadre d'une relation de travail, le Flex Abonnement est pris en charge par l'employeur voire pour partie par l'État, ce qui n'est pas le cas des voyageurs individuels. Pour un voyageur individuel, c'est aussi un critère à prendre en compte.

Il existe plusieurs systèmes d'accompagnement. Par exemple pour l'achat d'un abonnement, le site comparateur Flex Abonnement SNCB (accessible via le site belgiantrain.be) permet de comparer le tarif des abonnements flexibles à ceux des abonnements standards et autres types de transport.

Pour les autres titres de transport, lors d'un achat à un automate de vente, le voyageur peut appeler le Contact Center qui pourra l'assister voire faire l'opération pour lui jusqu'au moment du paiement tout en l'aidant à choisir la formule la plus favorable pour lui.

Avec la nouvelle génération d'automates prévue en 2024, le système permettra d'optimiser la navigation vers le tarif le plus adéquat et le meilleur marché. En cas de doute ou de problème, un interphone rendra le service encore plus facile pour tous. L'ensemble des applications et des sites de la SNCB est toujours testé par des clients avant leur mise en service. C'est ce qui a été fait notamment avec l'abonnement flexible en signant des accords avec différents grands clients institutionnels qui ont permis à la SNCB d'adapter l'outil qui est décrit aujourd'hui comme étant particulièrement fonctionnel.

Comme je l'ai dit en introduction, conformément à son nouveau contrat de service public, la SNCB élabore une nouvelle structure tarifaire qui vous a été présentée le 24 mai dernier. En tout état de cause, cette politique tarifaire prévoit d'importantes réductions cumulatives en faveur des jeunes de moins de 26 ans et des seniors voyageant durant les heures creuses ainsi que pour les petits groupes.

Elle sera aussi bénéfique aux voyageurs, en particulier aux jeunes et aux aînés, notamment durant les heures creuses. Un prix maximum – j'insiste – sera instauré pour les longs déplacements tandis que les tarifs des courts trajets seront établis sur la base de la distance et réduits pendant les heures creuses. Les trajets en train seront donc avantagés, mais je vous rejoins totalement sur le fait que cette offre doit être lisible. Car cela fait également partie de l'accessibilité: il faut des quais accessibles, il faut des trains accessibles, et il faut aussi une meilleure compréhension du système, notamment tarifaire. J'insiste, parfois même très lourdement, auprès de mes interlocuteurs de la SNCB pour évoluer dans ce sens. Je pense qu'ils partagent cette priorité, et c'est dans ce sens-là qu'ils ont travaillé avec nous pour revoir la grille tarifaire. Passer à cette nouvelle grille tarifaire sera un grand pas pour rendre le train encore plus accessible.

18.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je vous remercie, monsieur le ministre. Effectivement, nous sommes tout à fait d'accord sur le constat. Je sais que tout cela fait partie du contrat de service public. C'est vraiment une question de suivi, parce que les retours du terrain me font dire qu'il est urgent de mettre en œuvre cet élément. Mais je ne doute pas de vos intentions s'agissant de la rapidité de l'implémentation.

Comme vous l'avez rappelé, c'est une bonne nouvelle, je me plais donc à la répéter: l'instauration d'un prix maximum pour les longs trajets est également une très bonne chose pour certaines régions de Belgique.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le blues des accompagnateurs/-trices de train" (55037730C)

19 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De blues van de treinbegeleiders en -begeleidsters" (55037730C)

19.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je voudrais vous faire part d'un retour du terrain. Récemment, on m'a rapporté qu'un jeune adolescent est monté dans le train au départ d'un arrêt sans gare, ni guichet, ni automate, à Juslenville en région liégeoise. Il était donc dans l'impossibilité d'avoir acheté son ticket en amont. Le voilà dans l'obligation de payer les 9 euros de supplément pour toute personne achetant son titre de transport à bord. Ceci pose déjà question, étant donné qu'il n'avait pas d'autre moyen d'acheter son ticket.

Cependant, le jeune, qui est un jeune très civilisé et obéissant, obtempère et sort un billet de banque de sa poche pour payer l'accompagnatrice de train. C'était là son seul moyen de paiement, le jeune n'ayant pas de carte bancaire. Dans ces cas-là, que fait-on? Je remercie l'accompagnatrice qui a trouvé une solution très pragmatique en payant elle-même le ticket et le supplément de manière électronique, acceptant d'être remboursée en cash par le jeune homme.

Des histoires comme celles-ci ne sont pas rares depuis la nouvelle application de cette réglementation de la SNCB. Voilà les culs-de-sac dans lesquels se trouvent parfois certains voyageurs à cause des décisions de la SNCB. Cela n'est pas acceptable. On peut effectivement compter sur la bonne volonté des accompagnateurs et accompagnatrices pour trouver des solutions mais il n'est pas normal de les forcer à se débrouiller et à bricoler des solutions.

Monsieur le ministre, combien de gares ne disposent-elles ni d'un guichet, ni d'un automate? S'il est trop fastidieux de répondre oralement à cette question, je peux transformer cette partie en question écrite. Une suppression du supplément pour achat à bord du train ne devrait-elle pas être automatique pour ces gares? Qu'en est-il des gares dont l'automate est défectueux? Des aménagements sont-ils prévus pour les voyageurs n'ayant pas pu acheter leur titre de transport? Quels retours de terrain avez-vous du *cashless* dans les trains? Est-il envisageable que la SNCB revienne sur sa décision?

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame la présidente, monsieur Vajda, je regrette évidemment la mauvaise expérience vécue par ce jeune. Mais je sais aussi que je ne reçois pas de questions parlementaires sur les bonnes expériences qui sont pourtant beaucoup plus nombreuses.

Cela dit, je salue la réaction pragmatique de l'accompagnatrice dont question, même s'il ne lui revient pas d'utiliser à chaque fois sa propre carte bancaire, ce qui ne serait d'ailleurs pas tenable.

Toutes les gares et les points d'arrêt disposent d'un point de vente, à l'exception de 17 pour lesquelles, soit un automate n'a pu être placé pour des raisons techniques, soit il a dû être enlevé en raison d'actes très lourds de vandalisme l'ayant rendu totalement inutilisable.

Ce que vous m'avez raconté est effectivement anormal. Mais je tiens à rappeler que pour un voyageur ou une voyageuse ayant embarqué à un point d'arrêt non équipé d'un automate, le supplément du tarif à bord n'est pas d'application. J'ajoute que si un automate tombe en panne, ce dernier transmet automatiquement un signal à l'outil de contrôle de l'accompagnateur ou de l'accompagnatrice. En annonçant la panne, celui-ci ou celle-ci peut effectuer un contrôle et le voyageur peut acheter son titre de transport sans aucun surcoût.

Si aucune panne technique n'est signalée à l'accompagnateur, mais qu'il est impossible d'utiliser l'automate pour une autre raison, comme, par exemple, une dégradation, le supplément à bord est théoriquement d'application mais le voyageur pourra demander un remboursement de ce supplément.

La SNCB me fait part de la fiabilité des automates et me dit que la disponibilité moyenne de ceux-ci se situe autour de 99 %. C'est mieux que la ponctualité. Si on pouvait avoir le même pourcentage de ponctualité, cela serait parfait.

Par ailleurs, en ce qui concerne la décision de la SNCB de ne plus accepter le cash à bord et à propos de laquelle j'ai déjà pu m'exprimer à maintes reprises dans cette commission, je rappelle qu'il est prévu que, si un voyageur ne dispose pas d'un moyen de paiement, l'accompagnateur peut lui adresser un bordereau l'invitant à payer ultérieurement son billet au même tarif qu'à bord. Le voyageur pourra s'acquitter de ce montant via d'autres canaux de vente tels que les guichets ou les automates où le paiement en espèces reste possible. C'est une nouvelle mesure au sujet de laquelle j'entends des choses positives et d'autres moins positives. Je serai particulièrement attentif à l'évaluation de son implantation, en concertation avec des acteurs de terrain afin que, le cas échéant, les ajustements nécessaires puissent être apportés. Cela fait aussi partie de l'accessibilité et de l'inclusivité des transports en commun – direction dans laquelle je travaille. Enfin, n'oubliez pas de remercier et de saluer de ma part ce jeune qui vous a relaté son expérience.

19.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse complète et du rappel des règles.

Si l'accompagnatrice était d'excellente composition dans sa manière d'agir, elle n'a manifestement pas appliqué le règlement, puisqu'aucun supplément n'aurait dû être réclamé dans ce cas.

Je prends acte des 17 gares sans automate sur l'ensemble du réseau ferroviaire, ce qui n'est pas énorme – il faut bien l'admettre. Peut-être une meilleure information devrait-elle être fournie. Elle existe lorsqu'elle énonce qu'un supplément de 9 euros sera demandé au voyageur s'il n'a pas acheté son titre

de transport avant de monter dans le train. En parallèle, il faudrait indiquer que ce supplément ne s'applique pas lorsqu'il a été impossible de se procurer un titre de transport.

Enfin, je ne tiens pas à rouvrir le débat sur la fin du cash dans les trains, mais je rappelle que cette mesure a été décidée contre l'avis des principaux concernés, à savoir les accompagnateurs eux-mêmes. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque d'annonces pour les voyageurs en gare de Virton" (55037731C)

20 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het niet omroepen of aankondigen van informatie voor de reizigers in het station Virton" (55037731C)

20.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, les usagers du train peuvent parfois comprendre la nécessité d'annuler des trains et s'adapter en conséquence, mais encore faut-il qu'ils en soient informés.

Fin juin, en gare de Virton, aucun train ne roulait en direction de Libramont. Aucune indication en gare, aucune annonce vocale et plus de guichet pour informer les voyageurs. Les plus modernes, disposant d'un smartphone et donc de l'application mobile, ont été informés de la possibilité de prendre un bus direction Florenville, Bertrix et Arlon – ce qui double le temps de trajet de certains.

Mais, disposer d'un smartphone – et savoir s'en servir – n'est pas une condition *sine qua non* pour pouvoir prendre le train. Par respect pour ceux qui n'ont pas accès à cette application, pour quelle que raison que ce soit, je ne peux soutenir ce double poids de mesure dans les annonces. Tous les voyageurs ont besoin d'être informés, qu'ils soient connectés ou non.

Monsieur le ministre, cet exemple d'absence d'annonce en gare est-il une anomalie tout à fait ponctuelle ou le résultat d'une erreur? Si oui, comment y remédier? Si non, comment garantir la disponibilité des annonces pour l'ensemble des voyageurs, qu'ils soient connectés ou non?

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, pendant les weekends du 10 au 25 juin, la plupart des trains L entre Libramont, Bertrix et Arlon ont été effectivement remplacés par des bus. Si les travaux engendrent des désagréments temporaires pour les voyageurs, ils sont néanmoins indispensables pour renforcer la robustesse du réseau et améliorer ainsi l'offre ferroviaire. Infrabel veille à réaliser ces travaux aux moments les moins inconfortables pour les voyageurs, c'est-à-dire en soirée ou le weekend.

En réponse à vos questions sur la signalisation des travaux, la SNCB m'informe que, outre les informations via le planificateur de voyage disponible sur téléphone mobile et ordinateur, il y avait également des annonces audio et des affiches info-travaux en gare. Sans une indication de temps plus précise et éventuellement du matériel visuel, la SNCB n'est pas en mesure de fournir plus de détails.

La SNCB peut en tout cas confirmer que pendant la période de travaux, une annonce audio pouvait être entendue entre 8 h 30 et 20 h 30 toutes les trente minutes. Aucune annonce audio n'est diffusée en dehors de ces heures, par respect pour la tranquillité des voisins de la gare de Virton, comme dans les autres gares, c'est la règle.

Le 26 juin, un accompagnateur de train a vérifié que les haut-parleurs fonctionnaient à la gare de Virton et a confirmé que c'était le cas. Des info-travaux avec une affiche pour le bus ont été préparés. Les collègues SNCB sur le terrain ont confirmé qu'ils ont effectivement été installés aux points utiles à Virton et dans les autres gares concernées – je ne suis pas allé personnellement vérifier si c'était le cas, mais je ne peux que croire la SNCB.

Je vous rejoins cependant tout à fait sur le fait que l'information aux voyageurs doit toujours être optimale, et s'améliorer quand c'est nécessaire, car elle est en effet cruciale pour la qualité du service ferroviaire. C'est pourquoi l'information aux voyageurs constitue l'un des dix nouveaux indicateurs de performance repris dans le contrat de service public. Ainsi, l'information aux voyageurs en situation perturbée doit atteindre 90 % d'ici 2032 contre 79 % aujourd'hui.

Par ailleurs, la satisfaction du client, un autre indicateur de performance, doit passer de 7,25 sur 10 à 7,44 sur 10. C'est l'époque des bulletins. Nous y travaillons tous les jours avec la SNCB et Infrabel.

20.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre. En réalité, je suis un peu le réceptacle d'énormément de frustrations des navetteurs de cette gare. En l'espèce, les problèmes venaient du fait que les travaux ont été prolongés. Pendant la prolongation, il n'y avait plus d'annonces. Je pense que la difficulté venait principalement de là, quelles que soient les explications qui vous ont été données par la SNCB.

En fait, cette gare de Virton est un peu le symbole d'une gare abandonnée dans un lieu rural, alors qu'il s'agit d'une gare stratégique qui couvre le sud de la province pour tout ce qui dépasse Arlon mais qui, surtout, amène ou pourrait amener – car elle le fait de moins en moins – de très nombreux navetteurs vers le Grand-Duché de Luxembourg.

On pourrait penser que c'est un cul-de-sac dans le fond de la Belgique mais, en réalité, c'est vraiment un lieu dans lequel la colonne vertébrale de la mobilité de notre pays, que vous défendez chaque semaine devant cette commission, peut trouver toute sa raison d'être.

Il y a d'ailleurs une étude sur les possibilités d'améliorer l'offre dans cette partie de la province, en particulier en lien avec le Grand-Duché de Luxembourg. Je pense qu'elle arrivera à la conclusion qu'il y a lieu d'investir non seulement dans la gare de Virton mais sur toute cette ligne et dans toute cette région pour améliorer les conditions des navetteurs et donc améliorer le nombre d'utilisateurs du rail en Belgique, et depuis la Belgique vers le Luxembourg, ce qui est un de vos objectifs.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 55037733C van de heer Vandenput en nr. 55037906C van mevrouw Vindevoghel worden uitgesteld.

21 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Brussel-Zuid en de impact op de treinverbindingen Antwerpen-Brussel" (55037740C)

21 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Bruxelles-Midi et leur impact sur les liaisons ferroviaires Anvers-Bruxelles" (55037740C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, we werden er als betrokken lokaal bestuur door TreinTramBus op gewezen dat de werken die aan het station Brussel-Zuid worden gepland mogelijk een betekenisvolle impact zouden hebben op de dienstverlening op de ondertussen veelgeplaagde as tussen Essen en Charleroi, de centrale noord-zuidas van ons spoorwegnet. De werken in het kader van het project-Fonsny zouden gedurende negen maanden tot een capaciteitsbeperking kunnen leiden, met een rechtstreekse nefaste impact op het traject van talrijke reizigers uit Antwerpen, de Kempen en Brussel.

De reeds geschrapte IC-22 tussen Brussel en Antwerpen zal hierdoor mogelijk nog langer buiten dienst moeten blijven. Daarnaast zal het traject van een tweede IC-trein tussen Brussel en Antwerpen tot Schaarbeek beperkt worden, met overstappen tot gevolg. Ook een aantal P-treinen zal elke dag worden omgeleid wegens de capaciteitsbeperkende werken aan Brussel-Zuid.

Meneer de minister, u weet ook hoe belangrijk de verbinding tussen Antwerpen en Brussel is. Het is een van de drukste assen van het spoornet. TreinTramBus schreef u, alsook de heer Gilson en

mevrouw Dutordoir, een brief waarin ze hun bezorgdheden over de capaciteitsbeperking en de impact op de verbinding uitten.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de werken aan Brussel-Zuid in het kader van project-Fonsny een ernstige impact op de treinverbindingen tussen Antwerpen en Brussel zullen hebben?

Kunt u de negatieve impact die deze werken op de treinverbindingen zouden hebben concreet toelichten?

Kan er een tijdlijn worden meegegeven voor het plannen van de werken en de impact op de treinverbindingen? Gedurende welke periode zouden bepaalde treinen geschrapt of omgeleid worden?

Hoe wordt de hinder voor de reizigers zo veel mogelijk geminimaliseerd?

Wordt er overleg gepleegd met TreinTramBus om de reizigersbelangen maximaal invulling te geven?

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, de NMBS moet rekening houden met werken aan de infrastructuur en stationsomgevingen, onder andere in Mechelen en Gent-Sint-Pieters. De NMBS probeert steeds zoveel mogelijk de impact voor de klanten te beperken, maar gevolgen voor het treinverkeer zijn vaak niet te vermijden. Deze werken aan het spoor zijn ook zeer belangrijk om de capaciteit te ontwikkelen of te behouden.

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 deze nog niet gekend zijn. Er is nog geen definitieve beslissing wat betreft de timing of plaats van de werken die u aanhaalt, maar we zijn zoals steeds met de NMBS en Infrabel zeer voorzichtig om de gevolgen voor de reizigers te beperken.

U vroeg ten slotte of er overleg wordt gepleegd met TreinTramBus en anderen inzake reizigersbelangen. Het antwoord is vanzelfsprekend ja. Zowel ikzelf als mijn kabinet hebben regelmatig overleg met deze organisatie om de vinger aan de pols te houden voor dit onderwerp, maar ook voor andere kwesties met betrekking tot het openbaar vervoer. Niet enkel mijn kabinet, maar ook de NMBS en Infrabel moeten beschikbaar blijven voor zo'n vereniging.

21.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Dit wordt verder opgevolgd.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55037761C van de heer Troosters wordt uitgesteld. Vraag nr. 55037904C van de heer Van den Bergh wordt op zijn verzoek omgezet in een schriftelijke vraag.

22 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vandalisme in en rond het station van Zottegem" (55037784C)**

22 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vandalisme à la gare de Zottegem et aux alentours" (55037784C)**

22.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik had deze mondelinge vraag omgezet in een schriftelijke. Ik heb daar intussen ook antwoord op gekregen. Dat antwoord was evenwel summier en daarom kom ik er nog eens mondeling op terug. Ik heb overigens ook een aantal vragen over het summiere antwoord.

Ik had onder meer de cijfers opgevraagd voor respectievelijk 2019, 2020, 2021 en 2022 voor het aantal officiële klachten dat de NMBS heeft ingediend in het kader van vandalisme. Van de NMBS heb ik enkel een antwoord ontvangen met cijfers voor de jaren 2020 en 2021. Mag ik daaruit besluiten dat er in het jaar 2022 geen klacht is ingediend? Zijn die cijfers nog niet bekend?

Moet ik deze vraag opnieuw schriftelijk en meer in detail indienen of kunt u me er nu reeds antwoord op geven?

22.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, ik kan mondeling alleen herhalen wat u ontvangen heeft als schriftelijk antwoord. Het ging tot zeventien gevallen van vandalisme, dat was het hoogste aantal daden van vandalisme aan de installaties rond het station van Zottegem. De totale herstellingskosten bedroegen ongeveer 5.000 euro.

22.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, dat was eigenlijk het vervolg van mijn vraag. Ik wist niet goed hoe ik de formulering "tot zeventien gevallen" moest begrijpen. Op mijn vraag over het aantal calamiteiten aan het station verwacht ik een precies cijfer van de officieel vastgestelde feiten. "Tot zeventien gevallen" vind ik maar vreemd geformuleerd als antwoord.

Ik had ook een meer gedetailleerd antwoord verwacht over het soort schade en hoe men aan dat bedrag van 5.000 euro komt. Ik stel voor dat ik de vraag duidelijker schriftelijk herformuleer.

Hoe dan ook zijn zeventien gevallen een verontrustend aantal, hoe we het ook moeten interpreteren. Voor een station als Zottegem, waar in de buurt alle stations met stijgend vandalisme en toenemende onveiligheid te kampen krijgen, is dat een onrustwekkend aantal, los van de interpretatie ervan.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55037805C en 55037806C van mevrouw Bonaventure worden uitgesteld. Ook vraag nr. 55037761C van de heer Troosters wordt uitgesteld.

23 **Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onveiligheidsgevoel op avondtreinen" (55037911C)**

23 **Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le sentiment d'insécurité dans les trains de soirée" (55037911C)**

23.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag.

Met de trein 's avonds nog richting huis of de stad. Het geeft sommige mensen een onveilig gevoel. Aanspreekpunt van dienst is dan de treinbegeleider, maar komt die nog wel langs? De VRT nam de proef op de som en deden verschillende treinritten laat op de avond. Bij 9 van de 12 ritten bleek de treinbegeleider spoorloos te verdwijnen. Kaartjes werden niet gecontroleerd. Eenmaal de trein vertrokken was, liet de begeleider zich niet meer zien.

Een van de redenen die werd aangehaald door een treinbegeleider is de afwezigheid van Securail waarop ze na 22 uur niet meer kunnen rekenen. NMBS verwijst zelf dan weeral naar een tekort aan personeel. De NMBS verklaart ook te werken aan een discreter meldsysteem waarbij je ook via sms of WhatsApp de veiligheidsdiensten kan verwittigen, maar het systeem is nog niet operationeel.

Hoe ver staat het in de aanwerving van boordpersoneel en personeel van Securail? Hoeveel zijn er effectief al in dienst? Hoeveel worden er nog opgeleid en zullen de komende maanden instromen? Is dit voldoende om de tekorten in de kaders op te vangen? Zo nee, hoeveel mensen extra moeten er nog gezocht worden?

Wat is de verklaring dat het treinpersoneel 's avonds minder vindbaar is? Wat zal de NMBS ondernemen om dit te verbeteren?

Een meldingssysteem is een goede zaak, maar dan moet er effectief in een van de volgende stations

een veiligheidsagent staan wachten. Waarom kan (of op zijn minst ontstaat er het gevoel dat) er na 22 uur geen beroep meer gedaan worden op Securail? Wat onderneemt NMBS hiertegen?

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, veiligheid op het spoor en in de trein zijn voor mij prioritair. Dat is de reden waarom wij meer rijdend personeel aanwerven en waarom er in aangepaste begeleiding onder meer door agenten van Securail is voorzien op specifieke treinen, vooral in de avonduren.

Zo werden er tussen 1 januari en 15 juni van dit jaar al 330 treinbegeleiders gevonden van de 440 die de NMBS zocht en zijn er 256 daarvan al effectief gestart. Bij Securail werden in dezelfde periode 134 personeelsleden aangeworven van de 190 die de NMBS zocht; 73 daarvan zijn al effectief gestart. De aanwervingscampagnes om tegemoet te komen aan de resterende behoeften lopen voort en er is opleidingscapaciteit ter beschikking.

Het treinpersoneel moet altijd zoveel mogelijk zichtbaar en ter beschikking zijn van de reizigers, ook in de laatavondtreinen. Afhankelijk van het type materiaal – in sommige treintypes kan men zich enkel via het perron verplaatsen naar een ander treinstel –, en van de andere te vervullen taken kan het natuurlijk soms gebeuren dat het treinpersoneel niet steeds meteen vindbaar is.

Om een adequaat veiligheidsniveau op het spoor te handhaven, is de inzet van Securailteams gebaseerd op een analyse die rekening houdt met, enerzijds, het belang van de stations en de treinen in termen van reizigersaantallen en, anderzijds, het aantal door het Security Operations Center (SOC) geregistreerde oproepen en interventies. Het SOC is elke dag de klok rond bereikbaar, is verantwoordelijk voor het oproepen van de meest geschikte interventiediensten en biedt ondersteuning via videobewaking.

De objectieve gegevens worden aangevuld met het maandelijkse resultaat van de tevredenheidsbarometer, die ook de onveiligheidsgevoelens van de passagiers meet.

Die aanpak wordt aangevuld met synergiën met de politiediensten om een optimale dekking van het spoorwegnet te garanderen.

Securail is in elk geval meer aanwezig op de eerste en laatste treinen en op treinen met een verhoogd risico. De nieuwe treinen van de NMBS zijn ook uitgerust met bewakingscamera's. Dat zal alsmaar vaker het geval zijn, aangezien we de komende tien jaar de helft van de treinen zullen vernieuwen, conform het contract dat wij met de NMBS hebben ondertekend.

23.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ook al worden er duidelijk stappen gezet, we zien dat niet altijd in de praktijk. De treinbegeleiders moeten zich maximaal laten zien. Wij merken 's avonds toch wel iets anders, zeker op de treinen richting meer rurale gebieden en dat hoor ik van veel treinreizigers. Dat is ook een van de redenen waarom ik 's avonds de trein niet neem. Er is dus zeker nog werk aan de winkel.

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

24 **Samengevoegde vragen van**

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Herentals" (55037912C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Herentals" (55037913C)

24 **Questions jointes de**

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare à Herentals" (55037912C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Herentals" (55037913C)

24.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Dit zijn inderdaad twee vragen over het station van Herentals. De stationsparking is sinds juni betalend. Dat is een jammere zaak voor veel Kempische reizigers die de parking van het station gebruiken, deels om bij vertragingen een gemiste overstap te vermijden. In de kleinere stations is de kans om een overstap te maken immers zeer klein, gezien de vertragingen. Dan kiest men vaak voor Herentals.

Het betalend maken van de parkings past in de logica die de NMBS zichzelf heeft aangemeten. Het betalend maken van de parking heeft op andere plaatsen geleid tot een verschuiving van het probleem naar parkings bij omliggende stations, waarna ook die betalend werden.

Ziet de NMBS dat de stationsparking in Herentals nu leger staat dan voordien? Zijn er meer reizigers die met de fiets tot aan het station komen? Gebeuren hier metingen naar? Ten slotte, merkt de NMBS verschuivingseffecten op naar de stationsparkings in de buurt, zoals Olen, Geel, Tielen of Bouwel? Worden ook deze gemeten?

In het begin van uw legislatuur kondigde u grote ambities aan om de stations toegankelijker te maken. Tegen 2030 wilde u 250 integraal toegankelijke stations. Ondanks dat het station in Herentals slechts een vierduizendtal opstappende reizigers telt tijdens een weekdag, verklaarde u op een eerdere vraag van mij dat er toch investeringsmiddelen voorzien zouden worden om het station integraal toegankelijk te maken.

Als belangrijkste overstapstation in onze vervoersregio is dit uiteraard ook geen overbodige luxe. In het station zijn de perrons trouwens nog niet verhard en moet het onkruid regelmatig weggebrand worden. Ik heb u er al eens uitgenodigd. Tot op heden bent u er nog niet geweest, maar u bent nog steeds welkom. De Kempen zijn landelijk, maar op de perrons hebben we uiteraard liever geen korenvelden.

Uit eerdere antwoorden is echter al gebleken dat het station van Herentals niet langer op de lijst van investeringen zou staan, ondanks de eerdere beloftes.

Welke investeringen zijn wél voorzien voor de Kempische stations en in het bijzonder voor het overstapstation in de Kempen, namelijk Herentals?

Wat mag de Kempische reiziger van investeringen verwachten de komende jaren?

24.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, na het betalend maken van een stationsparking ziet de NMBS vooral een verschuiving naar minder autogebruik en een stijging van het fietsgebruik in het algemeen. Om dit op te vangen werden de fietsenstallingen in het station van Herentals recent vernieuwd, uitgebreid en voorzien van een afgesloten, beveiligd gedeelte, bijvoorbeeld voor elektrische fietsen.

Aangezien de stationsparking van Herentals pas in juni 2023 betalend werd, is het momenteel nog veel te vroeg om al een evaluatie te maken of conclusies te trekken. Bovendien zitten we nu in de zomervakantie, die niet representatief is voor de rest van het jaar. Ten vroegste na zes tot twaalf maanden heeft het zin om een eerste evaluatie te maken. Samen met het stadsbestuur van Herentals zal de NMBS dit ook nauwgezet opvolgen en bijsturen waar nodig.

Wat de toegankelijkheid van het station betreft, de NMBS heeft zopas een reeks infosessies per provincie georganiseerd om projecten voor te stellen rond de thema's intermodaliteit, autonome toegankelijkheid, stationsonthaal en de inrichting en omgeving van de stations. Elk van deze roadshows is gebaseerd op de meerjarige investeringsplannen die door de regering zijn goedgekeurd. U vindt dus de gevraagde informatie in de presentatie van de roadshow op de website van de NMBS.

24.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik begrijp dat het nu te vroeg is. Toch wil ik met zekerheid weten of er gemeten wordt op de stationsparking en de parkings van omliggende stations. Kunt u dat bevestigen? Ik heb u horen spreken over een evaluatie, maar wordt dat ook effectief gemeten en opgevolgd? Die vraag is tot nu toe nog niet beantwoord. Ik weet niet of u de vraag of er metingen gebeuren alsnog kunt beantwoorden.

24.04 Minister **Georges Gilkinet**: Er zullen inderdaad metingen gebeuren. Ik stel voor dat u daarover

een vraag indient in oktober of november. Mogelijk hebben we dan geactualiseerde cijfers die toelaten een conclusie te trekken.

24.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, die vraag zal ik zeker stellen. In Bouwel, een deelgemeente van Grobbendonk, zie ik alvast heel wat extra wagens staan, dus ik vermoed dat dat wel bevestigd zal worden. Aangezien u sprak over een evaluatie over een half jaar, zal ik u begin volgend jaar die vraag opnieuw stellen.

De reden waarom ik u nogmaals een vraag stel over de stationsparking, is omdat u in het verleden wel degelijk bevestigd hebt dat het gaat om een zeer belangrijk station in de Kempen, waar eigenlijk alles rond opgebouwd wordt, onder meer ook de vervoersregio, waar dan weer de basisbereikbaarheid van De Lijn op wordt afgestemd.

In de vervoersregio werden bepaalde beloftes goedgekeurd, maar tijdens de roadshow werd aangekondigd dat een en ander niet zal doorgaan. Om die reden stelde ik u de vraag opnieuw. Jammer genoeg stel ik vast dat de belofte niet waargemaakt wordt, wat vooral in het nadeel van de reiziger is.

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

25 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Treinpunten" (55037914C)

25 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les points trains" (55037914C)

25.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De NMBS wil het verloederde station van Tienen een nieuwe invulling geven. De spoorwegmaatschappij gaat na de zomer op zoek naar een partner die het gebouw wil uitbaten en renoveren. De NMBS overlegt met het stadsbestuur over wat de mogelijkheden zijn. Wel moeten er sowieso een wachtzaal, loketten en sanitair aanwezig blijven. Dat zijn de voorwaarden.

Verder in het artikel zei de NMBS: 'We kiezen tegenwoordig voor een andere invulling van stationsgebouwen omdat de verwachtingen van onze klanten veranderen. Amper 12 % van de ticketverkoop gebeurt vandaag nog aan het loket zelf. We hebben dus veel minder ruimte nodig dan vroeger.' Het is een analyse die al vaker gemaakt is in deze commissie. In dat licht is in de vorige legislatuur het idee ontstaan van de 'treinpunten', die ook regelmatig aan bod gekomen zijn tijdens deze legislatuur. De renovatie en het plan om een nieuwe toekomst te geven aan het stationsgebouw, eventueel als een handelsruimte, biedt tegelijk ook de kans om zo een 'treinpunt' te lanceren.

Tijdens de hoorzitting over de tarieven vergeleek de NMBS de treinpunten met het proefproject bpost in Liedekerke en Saint-Ghislain. Maar gezien de afstand tot het station en de opzet van het proefproject zijn de bpost-kantoren geen treinpunten zoals de resolutie beoogt. Daarom mijn vraag in dit verband:

Welke initiatieven worden er genomen om de treinpunten, zoals beoogd in de goedgekeurde resolutie, mogelijk te maken, eventueel via een proefproject?

25.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, het klopt dat heel wat stations een bepaalde charme en karakter hebben en zeker nog van openbaar nut kunnen zijn, ook zonder loketfunctie. Dat is ook het geval voor het station van Tienen.

Met het project 'Leven in het station' wordt in nauw overleg met de lokale overheid een gedragen oplossing gezocht en gevonden voor sommige stationsgebouwen. Dat project loopt goed, met reeds een aantal mooie voorbeelden. Ik denk bijvoorbeeld aan de stations Noorderkempen, Turnhout en Puurs, waar afhaalconcepten, korte keten voor groenten en fruit, worden opgezet na een oproep tot kandidaten.

Wat betreft het proefproject in de stations van Saint-Ghislain en Liedekerke zijn de eerste resultaten positief. Dit werd na een eerste evaluatie uitgebreid tot de stations van Ans, Wavre, Torhout en Jurbise.

Daar kunnen treinreizigers terecht aan het loket van bpost voor hulp bij het invullen van de formulieren om hun abonnement of verminderingskaart aan te vragen.

Ik zal dan ook de nodige impulsen geven aan de NMBS om op dit ingeslagen pad verder te gaan en om projecten met een toegevoegde maatschappelijke waarde in stations op te zetten. Constructief overleg met lokale besturen en partners staat daarin centraal.

25.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik dacht begrepen te hebben dat de NMBS zelf niet zo enthousiast was. Het is echter fijn dat u deze piste blijft ondersteunen en dat we op weg zijn naar een multifunctioneel station ten voordele van de reiziger.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt "Essers" et le dumping social dans le secteur du transport" (55037941C)

26 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het arrest Essers en de sociale dumping in de transportsector" (55037941C)

26.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous prie, vous et votre cabinet, de m'excuser d'avoir encore alourdi l'agenda d'hier et de ce jour.

Ce 22 juin, la cour du travail d'Anvers, section d'Hasselt, a confirmé la condamnation de l'entreprise de transport et de logistique Essers, basée à Genk, un géant dans ce secteur. Essers occupe en Europe, à travers ses filiales, quelque 7 500 travailleurs, dont environ 3 000 en Belgique. Cet arrêt symbolise toute la question du dumping social en Europe, notamment dans le secteur du transport.

Monsieur le ministre, voici quelques questions qui m'ont été inspirées par la lecture de cet arrêt. Avez-vous pris connaissance de cet arrêt? Quelle a été votre réaction?

Pouvez-vous nous indiquer – par écrit, le cas échéant – le nombre de contrôles visant à identifier ce genre de pratiques? Les jugez-vous suffisants? Allez-vous renforcer les contrôles pour empêcher ce dumping social? Allez-vous interroger le commissaire européen en charge de l'Emploi et des Droits sociaux, Nicolas Schmit? Des mesures législatives sont-elles envisagées pour renforcer le droit du travail, soit dans le secteur du transport, soit de manière plus large, en collaboration avec vos collègues en charge de la Justice, de l'Économie et de la Sécurité sociale?

26.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, je vous remercie pour cette question intéressante, quoiqu'un peu tardive – même si ce sont parfois les plus intéressantes.

Le dumping social dans le secteur des transports représente un sujet essentiel à mes yeux, que je ne manque jamais d'aborder avec mes homologues européens et avec la commissaire européenne aux Transports Adina-Ioana Vălean. La particularité est que ce thème est abordé à la fois en filière mobilité et transport et en filière relations sociales et emploi. Mon collègue Pierre-Yves Dermagne Conseil est actif d'ailleurs dans cette dernière au sein du Conseil "Emploi et affaires sociales".

Ce 22 juin, un chauffeur roumain qui travaillait pour une société belge ayant pignon sur rue a fait condamner, avec l'aide de son syndicat, l'entreprise de transport pour fraude sociale. Celle-ci le faisait travailler en Belgique sous un contrat roumain conclu avec une filiale de l'entreprise, donc pour un salaire roumain – soit nettement inférieur à celui dont il aurait dû bénéficier en tant que travailleur détaché en Belgique –, sans même parler des conditions de travail.

Ce jugement belge fera date dans toute l'Union européenne. Cet arrêt de la cour du travail d'Anvers, qui pourrait concerner des milliers de chauffeurs routiers en Europe, marque un véritable tournant en ouvrant une nouvelle voie dans la lutte contre le dumping social, c'est-à-dire contre la concurrence déloyale entre travailleurs, qui se pratique sur leur dos ainsi que sur celui des entreprises qui jouent

correctement le jeu. Ce jugement doit faire jurisprudence pour préserver des emplois de qualité et des secteurs qui respectent leurs travailleurs.

J'ai demandé à mon administration, le SPF Mobilité, les statistiques de contrôles relatifs au phénomène de dumping social dans le transport routier. Je vous les communiquerai par écrit lorsque je les aurai reçues.

Par ailleurs, je peux vous annoncer que le service Contrôle du transport routier du SPF Mobilité sera renforcé de dix contrôleurs supplémentaires pour agir en ligne directe sur ce phénomène.

Il est également important de réunir les forces au niveau opérationnel dans la lutte contre le dumping social. À cet effet, un protocole d'accord a été établi entre le Service d'information et de recherche sociale (SIRS) et le SPF Mobilité. Cet accord sera bientôt officialisé. Vous en avez connaissance en primeur. À ce sujet, je souhaite renforcer la collaboration avec mon collègue en charge de l'Emploi.

Le transport routier est un maillon essentiel de la logistique pour le *last mile*. C'est dans sa complémentarité avec le rail et la navigation que le secteur doit pouvoir se déployer. Nous avons donc besoin de chauffeurs sur nos routes, mais nous avons surtout besoin de professionnels correctement payés qui exercent leur métier sous les mêmes standards sociaux et dans les mêmes conditions de travail que tous les travailleurs belges, et pas de chauffeurs sous-payés sur le dos desquels des entreprises déloyales s'enrichissent.

J'ai été convié, la semaine passée, au cinquantième anniversaire de la Fédération internationale du transport routier (IRU). Cela a été l'occasion, pour moi, de défendre une vision plus verte, plus juste pour ce secteur, et surtout de plaider pour la fin du dumping social qui ne fait qu'alimenter un cercle vicieux dans lequel tout le monde a à perdre (les travailleurs, les entreprises, la planète, etc.).

Si nous voulons attirer des jeunes dans la profession, y compris des femmes, il faut réenclencher un cercle vertueux, ce qui implique d'améliorer les conditions de travail, y compris avec des aires de repos décentes et bien équipées, et d'offrir un salaire décent. Il s'agit ici d'une responsabilité collective que je compte bien porter à l'agenda à l'occasion de la présidence belge du Conseil en 2024. Le jugement anversoïsis m'aidera dans ce combat européen contre le dumping social dans le secteur du transport.

26.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je suis tout à fait ravi de l'intérêt que vous portez à la question, même si celle-ci dépasse les problèmes de mobilité au sens strict du terme. Mais vous le dites vous-même: le bon transport, de marchandises notamment, passe par un secteur professionnel qui respecte les règles et travaille dans de bonnes conditions.

Effectivement, cet arrêt est un tournant dans la lutte contre le dumping social qui est néfaste à la fois pour les travailleurs et pour les employeurs qui respectent les règles et leurs travailleurs. Je vous remercie pour la primeur que vous m'avez accordée et je vous souhaite une très bonne continuation, ainsi qu'une très bonne collaboration, tant avec votre collègue Dermagne ici en Belgique qu'avec vos homologues européens. Merci et bonne continuation!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 48.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.48 uur.