

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

du

MERCREDI 25 OCTOBRE 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 25 OKTOBER 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

- 01** Actualiteitsdebat over het afschaffen van de "Dampoort Express" en toegevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verzet tegen de vervoersplannen van de NMBS in het Waasland" (55038253C)
 - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schrapping van de rechtstreekse verbinding Sint-Niklaas - Brussel" (55038651C)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de 'Dampoort Express'" (55039182C)
 - Stefaan Van Hecke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aangepaste dienstregeling van de Dampoort Express" (55039447C)
 - Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wijziging van de dienstregeling van de piekuurtrein Dampoort-Brussel" (55039473C)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de 'Dampoort Express' (vervolg)" (55039534C)
 - Egbert Lachaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van piektreinen" (55039580C)
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Dampoort Express" (55039615C)
 - Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande vervroeging van de Dampoort Express" (55039623C)

- 01** Débat d'actualité sur la suppression du "Dampoort Express" et questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'opposition aux plans de transport de la SNCB dans le pays de Waas" (55038253C)
 - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la liaison directe Saint-Nicolas - Bruxelles" (55038651C)
 - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du "Dampoort Express"" (55039182C)
 - Stefaan Van Hecke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'horaire du Dampoort Express" (55039447C)
 - Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification de l'horaire du train de pointe Dampoort Bruxelles" (55039473C)
 - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du "Dampoort Express" (suite)" (55039534C)
 - Egbert Lachaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains de pointe" (55039580C)
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Dampoort Express" (55039615C)
 - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'avancement de l'heure de départ du Dampoort Express" (55039623C)

01.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Nadat ik U eerder reeds interpelleerde over de door de NMBS geplande afbouw van het spooraanbod in Limburg blijken nu ook het stadsbestuur van Lokeren en Interwaas de handen in elkaar te slaan tegen de plannen van de NMBS om rechtstreekse treinverbindingen tussen het Waasland en Brussel in te perken.

Werd hun onvrede reeds aan u, als bevoegd minister, overgebracht? Desgevallend, heeft u naar aanleiding van hun onvrede bepaalde stappen ondernomen? Zo ja, welke waren dat? Wat was/is het resultaat? Zo neen, waarom niet?

Onderschrijft de minister de vaststelling dat het afbouwen van de service door de NMBS haaks staat op de ambitie van deze regering om meer mensen tot het nemen van de trein aan te moedigen? In welke mate zal de afbouw van de service door de NMBS leiden tot een vertraging in de geambieerde modal shift?

01.02 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het nieuwe vervoersplan geeft een aantal ambities van de NMBS en Infrabel weer en betekent voor veel reizigers een enorme verbetering. Sommige keuzes hebben evenwel ook ronduit negatieve gevolgen.

Er is beslist om de piekuurtrein van Sint-Niklaas via Gent-Dampoort naar Brussel, de zogenaamde

Dampoort Express, een uur te vervroegen, wat voor veel pendelaars gewoon niet haalbaar is. De Gentse groene schepen Filip Watteeuw schreef u dan ook terecht een brief waarin hij vraagt om die beslissing terug te draaien. Hij geeft daarin twee elementen aan die voor groenen belangrijk zijn. Ten eerste moeten we het aantal piekurtreinen verhogen. Ten tweede is het belangrijk om zo'n beslissing in samenspraak met een stad of gemeente te nemen.

Daarnaast wordt ook de rechtstreekse verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel geschrapt, de IC-26, wat de regio Waasland heel hard treft. Dat heeft zware implicaties voor het mobiliteitsplan dat werd opgesteld door de vervoersregio Waasland.

Het lijkt alsof de NMBS en Infrabel, die verantwoordelijk zijn voor de planning van de treinen, in sommige gevallen te weinig nadenken over de gevolgen voor de pendelaars.

De doelstelling moet erin bestaan een modal shift te realiseren en juist meer mensen ertoe aan te zetten de trein te nemen in plaats van drempels op te werpen waardoor mensen voor de auto kiezen in plaats van voor de trein. De vervroeging van de Dampoort Express en de schrapping van de IC-26 van Sint-Niklaas naar Brussel zijn twee beslissingen die wij oprecht niet begrijpen.

Welke elementen bepalen dergelijke beslissingen van de NMBS en Infrabel?

Wordt daarvoor overlegd met steden zoals Sint-Niklaas, Gent en andere gemeenten in de vervoersregio Waasland die daardoor worden getroffen?

Op welke manier kan er toch een antwoord worden geboden op de terechte bezorgdheden van de vele pendelaars?

01.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, ik waardeer het dat de vergadering plaatsvindt in een zaal met livestream, in plaats van in een achterzaaltje waar niemand iets aan heeft.

Mijnheer de minister, afgelopen donderdag heb ik samen met het actiecomité Wijk zonder trein deze actieflyer uitgedeeld op de Dampoort Express met de vraag om een petitie te tekenen tegen het vervroegen van deze trein met een uur. Ik kan u verzekeren dat het als politicus een bijzondere ervaring is wanneer mensen enthousiast de flyers bijna uit uw handen komen rukken. Ik heb andere tijden meegemaakt.

Ondertussen staat de teller van deze petitie op 2.065 mensen, van wie 90 % uit de regio Gent. Dat verbaast mij helemaal niet. Immers, de piekurtrein, de Dampoort Express, die om 7.47 uur in Gent-Dampoort passeert en een beetje later in Gentbrugge, Melle, Merelbeke enzovoort, is de enige rechtstreekse trein tussen die kant van de Gentse regio en Brussel. Die trein zit elke ochtend bomvol pendelaars. Voor werkende mensen is dat een cruciale treinverbinding die het mogelijk maakt om werk en gezin te combineren en op een duurzame manier naar Brussel te reizen.

Met andere woorden, zo'n P-trein is geen overbodige luxe. Als die P-trein met een vol uur vervroegd wordt, en om 6.45 uur vertrekt in plaats van om 7.45 uur, dan hoeft er geen tekening bij te worden gemaakt. Dat is voor heel wat mensen een dikke streep door de rekening. De trein verliest immers compleet zijn aantrekkelijkheid.

We weten ondertussen wat er aan de hand is. Bij de aanvraag van de rijpaden aan Infrabel, heeft Infrabel vastgesteld dat er een conflict is tussen een extra Eurostar die rijdt tussen Amsterdam en Londen en een aantal treinen van de NMBS die rond hetzelfde moment langs Brussel moeten passeren.

Daarover zegt de NMBS dat Infrabel beslist heeft dat de P-trein in kwestie met een uur vervroegd wordt. Maar Infrabel zegt dan weer dat de NMBS niet bereid is om naar andere oplossingen te kijken dan de vervroeging van de P-trein. Na te hebben geprobeerd elkaar de zwartepiet door te schuiven, hebben ze gisteren dan uiteindelijk samen gecommuniceerd: "Bijkomende analyses en uitwisselingen door beide bedrijven hebben tot de conclusie geleid dat er geen alternatief is, behalve de trein met een uur te vervroegen."

Mijnheer de minister, ik pik die conclusie niet. Ik pik de uitleg van onze beide spoorbedrijven niet. Meer

dan 2.000 pendelaars pikken dit niet. Het stadsbestuur van Gent, dat u een brief zal schrijven, pikt dit ook niet. De collega's van de verschillende fracties uit die regio pikken het ook niet.

Dus kijk ik naar u. Mijn vraag is heel eenvoudig. Breng de twee spoorbedrijven rond de tafel en eis van hen dat ze samen zoeken naar een betere oplossing, die wel rekening houdt met de vraag van de pendelaars in de Gentse regio, namelijk dat er een deftig aanbod is tijdens het piekuur, niet ervoor, niet erna.

Dat kan op een flexibele manier ingevuld worden: ofwel deze trein op hetzelfde uur behouden, ofwel een vroege én een iets latere P-trein. Hoe dan ook is er een oplossing nodig die tegemoetkomt aan de nood van veel mensen om tijdens de spits tussen Gent-Dampoort en de hele Gentse regio een rechtstreekse treinverbinding te hebben met Brussel.

Bent u bereid om daarop aan te dringen bij de twee spoorbedrijven? Welke andere opties die volgens beide spoorbedrijven niet te realiseren zijn, zijn er al onderzocht?

Waarom krijgt een Eurostartrein per definitie voorrang op een pendeltrein die sinds jaar en dag op datzelfde uur rijdt en stampvol zit?

Ten slotte, is het ook de bedoeling om de capaciteit vanuit Gent-Sint-Pieters naar Brussel en de verbinding tussen Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters verder te uit te breiden?

01.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, zoals u hoort is de verontwaardiging bijzonder groot in de regio van Gent. Ook daarbuiten, zoals in Sint-Niklaas en Lokeren, is er verontwaardiging, maar toch vooral in de omgeving van Gent, omdat deze trein heel populair en vooral heel nuttig is.

Die trein komt op het ideale uur. Als men die plots met een uur vervroegt, creëert men voor vele mensen een onoverkomelijk probleem. Als de trein om 7 uur vertrekt, kan men de kinderen niet eerst naar de crèche brengen, dat is een onmogelijke combinatie.

Men vraagt zich af hoe zo'n beslissing genomen wordt. Zitten de mensen die die regelingen uitwerken misschien gewoon achter een computerscherm uit te zoeken hoe ze een trein kunnen verplaatsen? Beseffen zij niet wat voor impact zo'n verplaatsing kan hebben? Er gebeuren elk jaar wel verschuivingen van 5 of 10 minuten, en dat begrijpen mensen best wel, maar één uur, dat heb ik zelden of nooit gezien.

Als we dan gisteren lezen dat Infrabel zijn beslissing verantwoordt door te verwijzen naar het feit dat de NMBS ook op de hoogte was, dan begint blijkbaar het zwartepieten al. Infrabel zegt: de NMBS stemde ermee in, en de NMBS is vervolgens boos op Infrabel. Maar misschien is het een goed teken dat ze elkaar de schuld geven: het betekent dat ze de verantwoordelijkheid voor die beslissing van zich af willen schuiven. Wel, laat ze dan eens gaan samenzitten en naar een oplossing zoeken. Ze kunnen altijd met een technische uitleg komen over de reden waarom iets wel of niet kan, maar als ze een oplossing willen vinden, zullen ze er een vinden. Zo gaat het altijd.

Mijnheer de minister, zijn er nog oplossingen mogelijk? Kunt u druk zetten op de NMBS en Infrabel? Kunt u hen samenbrengen? In Merelbeke is er net als in Gent een motie aangenomen die aan beide bedrijven en aan u is gestuurd, en we hopen echt dat we allemaal samen die grote, logge trein in beweging kunnen zetten.

01.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de minister, u ziet dat er hier een verenigd front is. Net zoals collega Vandenbroucke getuigde over iets wat voor hem ongezien is in de politiek, is ook dit een heel duidelijk signaal. Wij trekken allemaal aan hetzelfde zeel, namelijk dat van de vele pendelaars die wij vertegenwoordigen.

De problematiek leeft heel erg in onze regio, vanwaar dagelijks heel veel mensen richting Brussel pendelen. Die piekurtrein is dan ook met een reden ingevoerd, die is er niet zomaar gekomen. Collega Vandenbroucke zei al dat die trein stampvol zit. De uitdrukking 'als sardientjes in een blik' is hierop vaak zeer toepasselijk. Het is gewoon niet realistisch om die trein een uur te vervroegen, gelet op de hectische race waarin elk gezin zich 's morgens bevindt. Dat is gewoon niet realistisch om alles nog te

kunnen combineren.

Ik sluit mij aan bij de verschillende vragen die al zijn gesteld. Er moet toch een andere oplossing zijn dan wat er nu naar voren wordt geschoven. Wat zult u doen? Hoe zult u al die mensen helpen, zodat zij wel degelijk op een te rechtvaardigen uur richting Brussel kunnen pendelen?

01.06 Egbert Lachaert (Open Vld): We staan hier met een verenigd vakbondsfront uit de Gentse regio, niet alleen uit de stad Gent, maar ook uit de deelgemeenten. Als een liberaal die woorden in de mond neemt, kan dat tellen. De trein heeft zelfs een langer traject dan alleen de verbinding tussen Gent en Brussel, het ongenoegen begint al met het afschaffen of vervroegen van de trein in Sint-Niklaas, vertrekplaats van de trein.

Die trein rijdt pal in de ochtendspits, op een moment waarop het menselijk is om naar Brussel te sporen. Kinderen kunnen worden afgezet in de opvang vanaf 7 uur, maar vroeger lukt echt niet. Als men dan elke dag moet sporen en de trein wordt vervroegd naar 6.47 uur vanuit Dampoort en dan verder naar de stations van Merelbeke, Melle enzovoort, is dat enorm vroeg. Dat krijgt men familiaal niet geregeld. Dat is zo jammer voor een trein die toch enorm gretig gebruikt wordt; heel veel lijnen in ons land worden niet zo vaak gebruikt. Deze trein heeft echt een enorm nut in het woon-werkverkeer van de pendelaar en rijdt op een menselijk uur, waardoor de mensen daar heel handig van gebruikmaken. Net die trein wordt vervroegd of afgeschaft op dat moment.

Er zou een uitleg zijn over een hoger spoortraject waarmee dit in balans ligt. Ik heb ook gehoord dat er discussie zou zijn tussen Infrabel en de NMBS. Probeer dit op te lossen met de twee maatschappijen en herstel die trein.

Ik heb, net als collega Vandenbroucke, nog niet vaak zoveel protest gezien dat zo snel opgepikt wordt. Veel reizigers liggen hier echt van wakker. U kunt een enorm goede zaak doen voor de openbare dienstverlening en het openbaar vervoer als u ons hierin zou steunen.

De parlementsleden die allemaal uit deze regio komen, stellen verenigd de vraag om de trein terug te brengen op het voordien voorziene uur. Ook de communicatie daarrond moet een pak beter. De trein is al verdwenen op dit moment, maar de communicatie daarover is nihil. Hopelijk kunt u ons helpen om voor de spoorreiziger een herstel van die trein te krijgen.

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, men moet niet uit de regio afkomstig zijn om steun te kunnen uitspreken. Ik woon in Brussel, maar ook ik vind die treinverbinding belangrijk. Eigenlijk is het dankzij een petitie van mensen die in die buurt wonen dat wij hier nu met zoveel Kamerleden vragen stellen. Het is goed dat mensen die niet akkoord gaan zich kunnen verzetten, zodat wij hun stem kunnen vertolken in het Parlement.

Ik wil enkele zaken aanhalen die opgesomd stonden bij de opmerkingen van de petitie. Iemand schrijft: "Het is de enige trein die ik kan nemen in combinatie met het brengen van mijn kindjes naar de opvang en het tijdig arriveren op het werk." Een tweede voorbeeld: "Ik heb die verbinding echt nodig en het is ook belangrijk voor het klimaat dat de dienstverlening maximaal verzorgd wordt. Deze trein wordt op de huidige uren zeer goed benut. Ik zie geen reden om die trein te vervroegen. Die rechtstreekse, populaire trein vermijdt ook een overstap en dus extra drukte in het reeds drukke Gent-Sint-Pieters. Dus, behouden!" Dergelijke opmerkingen vernamen wij van mensen die de petitie ondertekend hebben.

Mijnheer de minister, u noemt de trein altijd de ruggengraat van onze mobiliteit, maar een ruggengraat is een sterk en betrouwbaar deel van ons lichaam. Dat staat in schril contrast met wat nu gebeurt, nog een voorbeeld van afbouw in plaats van een versterking van de openbare dienstverlening.

Mijnheer de minister, ik richt me tot u met nog enkele vragen extra. Wanneer spreekt u van een piekuurtrein? Hoe wordt een piekuurtrein gedefinieerd? In welk tijdslot moet een piekuurtrein rijden?

Waarom is die drastische aanpassing nodig? Klopt het dat de Eurostar het rijpad heeft overgenomen? Hoe verlopen zulke overnames? Hebben internationale treinverbindingen steeds voorrang? Speelt voor Infrabel een commerciële overweging mee om dat rijpad niet meer ter beschikking te stellen van de Dampoort Express?

Welke procedure werd gevolgd om dat rijpad beschikbaar te maken voor een Eurostartrein? Kan eender welke trein van de NMBS op die wijze worden verschoven of afgeschaft wanneer een internationale trein een aanvraag indient voor een rijpad?

Zullen abonneementhouders gecompenseerd worden, gelet op die wijziging in het aanbod?

Ter verduidelijking, wij vinden dat die trein moet blijven rijden.

01.08 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik heb er donderdag in de plenaire vergadering ook al naar verwezen: het schrappen van het huidige uur of het vervroegen van de Dampoort Express heeft een bijzondere impact en dat is niet de enige beslissing in het kader van het nieuwe vervoersplan die een zekere impact heeft op de reizigers.

Het zal u allicht plezieren dat hier vandaag zoveel verdedigers zijn van de trein en de treinreiziger. Ik denk dat het goed is om er even bij stil te staan dat de wijziging van die vervoersdienst vanaf 11 december een belangrijke impact kan hebben en of het wel zo'n slim idee is om die wijziging op 11 december zomaar te laten doorgaan alvorens het huidige aanbod voldoende op punt staat.

Ik denk dat het voor de reizigers die momenteel gebruikmaken van de Dampoort Express toch wel cruciaal is om een goede treinverbinding met Brussel te hebben. Ik verwijs in dat verband ook graag naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

Ik denk dat hier nog twee vragen aan mogen worden toegevoegd.

Waar zit het voordeel voor Vlaanderen van die nieuwe dienstregeling vanaf 11 december? Ik zie er weinig tot geen en blijf vinden dat eerst het huidige dienstenaanbod op punt moet worden gesteld alvorens we met uitbreidingen komen.

Ook met de internationale treinen, met name de Eurostar, is de verhouding van cruciaal belang. Dit kan een precedent zijn waarbij een internationale treinverbinding een nationale, goed draaiende verbinding wegduwt. Kan dit ook op andere spoorlijnen gebeuren? Het zou goed zijn om daarover duidelijkheid te krijgen.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, mijns inziens zijn de collega's zeer benieuwd naar uw antwoord.

01.09 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, ik ben niet verbaasd hier een verenigd vakbondsfront voor mij te vinden, van mevrouw Vindevoghel tot de heer Lachaert. Ik heb over de Dampoort Express veel berichten gekregen, onder andere van Filip Watteuw en van andere groene collega's, maar ook van mensen van andere partijen.

Collega's, ik begrijp de reacties van de pendelaars, die jullie hier met veel enthousiasme weergeven. Zij tonen aan hoe belangrijk de trein is voor de mensen, om te gaan werken of om te gaan studeren.

Ik ben een minister die altijd naar oplossingen zoekt, maar ook een minister die probeert een beetje pedagogisch te zijn in zijn antwoorden.

Mijn antwoord op de eerste vraag is misschien minder belangrijk, maar toch. Het gaat over de verbinding Sint-Niklaas-Brussel. De IC-26-verbinding Kortrijk-Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas heeft een stiptheid die lager ligt dan het netniveau en wordt beschouwd als een van de minder robuuste treinverbindingen in het land. Verschillende factoren spelen, waaronder het feit dat de lijn tussen Dendermonde en Lokeren een enkele spoorlijn is. In het belang van een meer robuuste treindienst en een beter respect van het uurrooster, wil de NMBS de betrokken IC-lijn daarom beperken tot Dendermonde.

Het traject van de IC-26 tussen Dendermonde en Sint-Niklaas wordt overgenomen door de huidige S34 Sint-Niklaas-Antwerpen-Centraal te verlengen tot Dendermonde. Ook blijft een tweede S34 Lokeren-Sint-Niklaas-Antwerpen-Centraal rijden, die tijdens de piekuren verlengd is tot Dendermonde. De reistijd tussen Brussel en Sint-Niklaas via Dendermonde wordt door de beperking van de IC-26 niet langer, want de overstaptijd is even lang als de huidige tijd om de trein te keren.

De bestaande reismogelijkheden via Antwerpen-Berchem en Gent-Sint-Pieters, met een vergelijkbare reistijd, blijven behouden. Het blijft dus mogelijk verschillende keren per uur tussen Sint-Niklaas en Brussel te sporen, evenwel in alle gevallen met een overstap.

Ik begrijp dat deze beslissing ingrijpend is voor de reizigers die van deze lijn gebruikmaken. Dat geldt des te meer in de bredere context van mijn ambitie meer reizigers naar de trein te lokken door de dienstverlening te verbeteren.

De NMBS verwacht positieve effecten van deze wijziging voor de reizigers. Dit zal natuurlijk geëvalueerd worden. Mijn kabinet volgt dit op.

Ik bevestig dat het rijpad dat door Infrabel aan de NMBS werd toegewezen als gevolg zou hebben dat de trein op de verbinding Gent-Dampoort-Brussel een uur vroeger zou rijden vanaf midden december. De gemeenschappelijke uitleg die de NMBS en Infrabel gaven over deze zaak – inderdaad, na eerst een rondje zwartepieten – is de volgende.

De NMBS beschikt al sinds 2015 over het rijpad waarbij de P-trein tussen Gent-Dampoort en Brussel om 7.46 uur kan vertrekken in het station van Gent-Dampoort. Op deze trein zitten dagelijks meer dan 500 reizigers. In het kader van de nieuwe dienstregeling voor december vroeg de NMBS ditzelfde rijpad al in april aan bij Infrabel, zoals ook voorgeschreven. Gezien alle aanvragen die Infrabel kreeg van alle verschillende operators, werd er vastgesteld dat er conflicterende aanvragen waren van rijpaden, waardoor Infrabel volgens de geldende regels in een coördinatieprocedure moest voorzien. Bijkomende analyses en uitwisselingen door beide bedrijven hebben tot de conclusie geleid dat er geen alternatief is, behalve dan de trein met een uur te vervroegen. Uiteraard betreuren beide bedrijven – en ook de minister – dat de reizigers die deze trein gewoon waren te nemen niet meer van dezelfde optie gebruik kunnen maken.

Tot nu toe gebeurde dit alles in het kader van de autonomie van de NMBS en Infrabel en hun gebruikelijke discussie over de toewijzing van rijpaden. Meerdere opties werden onderzocht door de twee ondernemingen, maar voorlopig zonder genoegzaam resultaat. Daarom zal er, zoals ik zelden doe wanneer ik van mening ben dat de autonomie van de ondernemingen in dit soort materies gerespecteerd moet worden, op initiatief van mijn kabinet een technische vergadering georganiseerd worden om samen met de twee bedrijven na te denken over een betere oplossing dan deze die vandaag op tafel ligt.

Ik hoop uiteraard dat we dit voor elkaar kunnen krijgen in het belang van de reiziger, maar ik kan in dezen geen engagement opnemen, aangezien de twee ondernemingen het dossier al in detail hebben bestudeerd en ze ook onderworpen zijn aan de nationale en Europese regels inzake de prioritaire toewijzing van treinpaden en de prioriteit voor hogesnelheidstreinen, wat misschien de kern van het probleem is.

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

01.11 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Er werd hier gezegd dat we uit dezelfde regio komen, maar ik kom eigenlijk uit een andere regio, namelijk de Kempen. Daar ondervind ik regelmatig aan den lijve hoezeer bepaalde beslissingen een impact kunnen hebben op de pendelaar. Door die ongerustheid en uit bezorgdheid voor die pendelaar vond ik het belangrijk om u hierover enkele vragen te stellen.

Ik herhaal nog even wat ik ook tijdens de begrotingsbesprekingen heb gezegd. We mogen niet vergeten dat deze regering eindelijk in middelen voorziet voor het treinverkeer, in tegenstelling tot heel wat voorgaande regeringen. Het is logisch dat de planning van de treinen op de rijpaden tot de autonomie van de twee overheidsbedrijven behoort. Maar ik ben wel blij om te horen dat u verder gaat dan uw eigenlijke taak en dat u beide treinmaatschappijen aan tafel wilt brengen om te kijken of er geen andere oplossing is. Ik begrijp dat u daar vooraf geen uitspraken over doet.

Ik wil u wel enkele aandachtspunten meegeven voor uw gesprek met Infrabel en de NMBS. In deze digitale tijden moet Infrabel toch een betere rijpadencatalogus kunnen maken om te bekijken hoe bepaalde rijpaden beter op elkaar afgestemd kunnen worden. Op welke manier zal Infrabel daar voor

verbetering zorgen?

Er moet ook gekeken worden naar het zogenaamde knooppuntenmodel, wat in Zwitserland en Oostenrijk heel goed werkt. Uit hun ervaringen kunnen er misschien lessen worden getrokken.

Voor de groenen in deze regering is de doelstelling nog altijd om ervoor te zorgen dat er genoeg comfort is, dat er voldoende en stipte treinen zijn zodat de pendelaar ervoor kiest om zijn auto te laten staan en de trein te nemen. Dat is immers onze gemeenschappelijke doelstelling.

01.12 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, u begrijpt de pendelaars en de NMBS en Infrabel begrijpen de kwaadheid van de pendelaars door de vervroeging van de P-trein met één uur. Tegelijkertijd schernt u met procedures en analyses die blijkbaar maar tot één conclusie kunnen leiden, namelijk dat de Dampoort Express alleen maar om 6.45 uur, een tijdstip waarop veel minder mensen die trein nodig hebben, kan vertrekken aan Gent-Dampoort om vervolgens de volledige regio aan te doen.

Ik dank u voor uw initiatief om een technische vergadering te beleggen, maar u tempert ook meteen de verwachtingen. Ik begrijp dat u geen garanties kunt geven, want uiteindelijk nemen de twee spoorbedrijven de beslissing. U moet mij echter niets wijsmaken, want het is wel degelijk een bewuste keuze om die trein een uur te vervroegen om een conflict in Brussel op te lossen. U hebt zelf gezegd dat er andere opties werden onderzocht, maar u hebt niet gezegd welke dat dan waren. Als treinpendelaar zou ik graag samen met die 2.065 andere treinreizigers willen weten waarom er geen andere mogelijkheid zou zijn dan hun trein een uur te vervroegen.

Mijnheer de minister, ik blijf hiervoor naar u kijken. Het is een goede zaak dat u Infrabel en de NMBS samenbrengt, maar ik aanvaard niet dat dat een vergadering voor de galerij zou zijn om vervolgens opnieuw tot dezelfde conclusie te komen. Ik verwacht dat men alle opties onderzoekt. De mensen zijn bereid zich flexibel op te stellen, maar er zijn grenzen. Een P-trein een uur vroeger laten uitrijden heeft geen enkele zin. Daar heeft niemand wat aan.

01.13 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw engagement om beide bedrijven samen te brengen. Ik hoop echt dat dat tot een oplossing zal leiden.

Ik begrijp dat een internationale trein op basis van bepaalde regels een soort voorrang moet krijgen. Maar het conflict doet zich blijkbaar net voor Brussel voor. Er rijden tijdens de spits zoveel treinen Brussel binnen, misschien op elk spoor wel twintig per uur – één om de drie minuten, of zelfs meer. Waarom moet dan net die ene trein, de Dampoort Express, plaats ruimen, en dit niet voor vijf of tien minuten, maar voor een uur? Ik zou graag begrijpen waarom net die trein eruit gepikt is. Is het niet mogelijk om, zonder anderen in de problemen te brengen, aan de hand van enkele kleine verschuivingen aan die knooppunten een oplossing te vinden?

Aan de tekentafel is het wellicht gemakkelijk er één trein uit te halen en die een uur naar achteren te schuiven. Dat lijkt mij een gemakkelijke oplossing, maar rekening houden met de bezorgdheden van alle reizigers die naar Brussel moeten, vereist dat men wat meer moeite doet. Ik vraag en hoop dat er creatief wordt nagedacht over alle mogelijke technische oplossingen. Als de goede wil aan de tafel aanwezig is, vindt men altijd een oplossing.

Of misschien moeten we die internationale trein maar een uur vroeger laten vertrekken? De gebruikers van die internationale verplaatsingen moeten toch al vroeg vertrekken om een keertje naar een conferentie te gaan, en dat doen ze niet dagelijks, maar eens om de zoveel maanden. Dat mag internationaal wat moeilijker liggen en zal wellicht mensen doen steigeren, maar het zou in mijn ogen de meest logische oplossing zijn.

Veel succes, mijnheer de minister, wij rekenen op u.

01.14 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Mijnheer de minister, u merkte veel enthousiasme, maar het was niet zozeer enthousiasme. We wilden daarentegen allemaal veel verontwaardiging uiten.

U zult een technische vergadering beleggen om naar een oplossing te zoeken. Daarbij geeft u meteen aan dat alles al is onderzocht.

Mijnheer de minister, waar een wil is, is een weg, en dat is in dit geval een spoorweg met een trein op een realistisch uur. We rekenen op u.

01.15 Egbert Lachaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de andere commissieleden. We weten nog altijd niet wat juist met die trein zal gebeuren. Ik zal de argumenten niet meer herhalen, maar het gaat om een zeer populaire piekuurtrein. De eensgezindheid over de politieke grenzen heen in deze commissie toont aan dat het een heel gevoelig onderwerp is.

Ik hoop dat u ons snel kunt informeren dat er een toekomst is voor die piekuurstoptrein op een degelijk tijdstip. Ik vrees immers dat de vragenronde erover niet zal stoppen. Dit vakbondsfront zal er ook niet onmiddellijk mee stoppen, aangestuurd door veel reizigers die erop zullen aandringen dat deze piekuurtrein wordt hersteld. Ik zal het in ieder geval blijven opvolgen en u op tijd en stond opnieuw bevragen over de uitkomst van dat technisch overleg.

01.16 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wat ik vaststel is dat de dienstverlening moet plaatsmaken voor winst. Het gaat immers over een lijn die al acht jaar bestaat die zal worden vervangen door een nieuwe lijn die nog niet bestaat, waar men waarschijnlijk meer geld voor krijgt. Dat is volgens mij het punt dat we goed onder ogen moeten zien.

Mijnheer Vandenbroucke van Vooruit, de voorzitter van Infrabel is iemand van uw strekking. Misschien moet u hem eens aanspreken. Uw partij maakt deel uit van de regering, laat daar uw stem ook maar eens horen. Ik begrijp immers niet goed dat, wanneer wij voorstellen doen om het budget voor de treinen te verhogen, u tegenstemt. Hier kan u dan wel klagen dat er van alles niet in orde is, maar het is wel een ernstig probleem.

Uw partij heeft zelf nog een voorstel gedaan tot eenmaking van Infrabel en de NMBS, mijnheer Vandenbroucke. Dat vind ik een heel interessant voorbeeld om aan te tonen wat een ellende het teweegbrengt dat het om twee bedrijven gaat. Zij hebben immers verschillende belangen: het ene staat in voor de rijpaden, het andere voor de reizigers. Laat ons dit opnieuw één maken. Dat vragen de vakbonden ook. Vooruit heeft dit voorstel zelf ingediend en wij hebben het van u gekopieerd. Wij vinden dat een goed voorstel. Dan zal het immers gedaan zijn met elkaar de zwartepiet toe te schuiven. Het zou al heel veel problemen oplossen.

01.17 Jef Van den Bergh (cd&v): Op mijn beurt wil ik de minister danken voor zijn antwoord en het sprankeltje hoop dat hij geeft aan de reizigers die hiermee in hun maag zitten.

U hebt niet echt geantwoord op de vragen met betrekking tot de hiërarchie van de treindiensten en of internationale treinen altijd voorrang moeten krijgen op de nationale. Dat is volgens mij toch een belangrijk gegeven, ook als precedent voor de toekomst.

Ik merk dat er hier een groeiend draagvlak is om op 11 december liever niet te veel te veranderen en er eerst voor te zorgen dat de huidige dienstregeling op punt wordt gesteld alvorens nieuwe zaken te gaan doen op het spoor.

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

- 02** Actualiteitsdebat over de cameracontrole op gsm-gebruik en toegevoegde vragen van
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De handhaving van het verbod op bellen achter het stuur" (55038769C)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van proefprojecten voor cameracontrole op gsm-gebruik achter het stuur" (55038877C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van de proefprojecten voor cameracontroles op gsm-gebruik" (55038942C)
 - Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van proefprojecten voor cameracontrole op gsm-gebruik achter het stuur" (55038992C)
 - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject voor cameracontrole op gsm-gebruik" (55039607C)
- 02** Débat d'actualité sur le contrôle par caméra de l'utilisation d'un GSM et questions jointes de
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle du respect de l'interdiction de téléphoner au volant" (55038769C)
 - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de projets pilotes de vidéosurveillance de l'utilisation du GSM au volant" (55038877C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression des projets pilotes de vidéosurveillance de l'utilisation du GSM" (55038942C)
 - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de projets pilotes de contrôle par caméra de l'usage du GSM au volant" (55038992C)
 - Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de vidéosurveillance de l'utilisation du GSM au volant" (55039607C)

02.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het najaar van 2022 kondigde u al een proefproject aan om bestuurders te betrappen die een inbreuk plegen op de regels inzake het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur. Het project zou op een andere wettelijke basis gestoeld zijn dan de voorgaande projecten doordat zou worden gebruikgemaakt van bemande, automatisch werkende toestellen.

U liet toen verstaan dat de privacy-impact van het proefproject zou worden onderzocht en dat een externe expert zou worden belast met de opdracht om met een *data protection impact analyse* te komen als basis voor een adviesaanvraag aan het COC.

Ik heb daarover een viertal vragen geformuleerd.

Ten eerste, wat is de stand van zaken van het proefproject? Die vraag is zonder voorwerp, want het project is afgeschoten door uw eigen regering. Bespaar u dus de moeite om op die vraag een antwoord te verzinnen.

De tweede vraag is wel nog steeds relevant. Werd inderdaad een *data protection impact analyse* uitgevoerd na het eerste gecontesteerde proefproject? Wat waren de bevindingen van de analyse? Waren er volgens u voldoende waarborgen voor de privacy van de bestuurders om in de toekomst nieuwe projecten op te zetten?

Ten derde, hebt u, zoals u zelf aangaf, het COC destijds gevraagd een nieuw advies uit te brengen? Is dat ondertussen al gebeurd? Hoe luidde het advies?

Mijnheer de minister, mijn vierde vraag vat ik heel kort samen. Plant u nog een initiatief tijdens de huidige legislatuur? Indien ja, wanneer komt er eindelijk iets van uw kant?

02.02 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, samen met overdreven snelheid en alcohol is afleiding een van de drie grote *killers* in ons wegverkeer. Heel vaak is het de gsm of een ander scherm dat zorgt voor die afleiding.

De afgelopen weken zijn daar extra controles op gebeurd, onder andere in mijn stad, Gent. De politie heeft vorige week gecommuniceerd dat de situatie dramatisch is. Iedereen die op de weg rijdt en rond zich kijkt op de autosnelweg, kan zo goed als altijd wel iemand spotten die aan het bellen is of berichtjes aan het sturen is. Dat is gewoon levensgevaarlijk. Al die mensen op heterdaad betrappen, is onmogelijk en heeft zo goed als geen impact. De pakkans is belachelijk laag.

Een oplossing is om, zoals in Nederland ondertussen al twee jaar probleemloos gebeurt, camera's in te schakelen, met respect voor de privacy, om de controles te verhogen zodat mensen van het scherm afblijven achter het stuur.

Tijdens de plenaire vergadering van 21 september heeft minister Khattabi namens u gezegd dat de aangekondigde proefprojecten in vijf politiezones voor cameracontroles op gsm-gebruik achter het stuur niet verzoenbaar zouden zijn met de wettelijke vereisten inzake privacy. Dat is natuurlijk een zeer jammerlijke zaak.

Kunt u de opzet van de voorgenomen proefprojecten schetsen?

Welke instanties waren hierbij betrokken? Wanneer is dat gebeurd? Aan welke instanties en wanneer werden adviezen gevraagd?

Kunt u verduidelijken waarom een proefproject niet mogelijk is binnen het huidige wettelijke kader inzake privacy en gegevensbescherming? Ik begrijp immers niet dat wat in Nederland al twee jaar kan, in ons land niet zou kunnen, zelfs niet als proefproject. Gaat het effectief over een technisch probleem inzake privacy of spreken wij over politieke onwil in de schoot van de regering?

02.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, in de plenaire zitting van 21 september 2023 interpelleerde ik uw collega-minister Khattabi. Zij antwoordde namens u dat er niet aan de vereiste wettelijke bepalingen voor de uitrol van de proefprojecten kon worden voldaan.

Kunt u duiden welke de precieze wettelijke obstructies zijn die de uitrol van de proefprojecten onmogelijk maken?

Zult u, en zo ja hoe en wanneer, toch nog actie ondernemen om de uitrol van de proefprojecten alsnog mogelijk te maken? Mogen we toch nog iets verwachten?

Acht u het eventuele niet uitvoeren van de proefprojecten in lijn met uw beleidsambities om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen?

02.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van de collega's. Het is cruciaal om meer in te zetten op de vermindering van afleiding achter het stuur. Uit observaties blijkt dat de gsm vaker gebruikt wordt om berichten te typen dan om te bellen, ook achter het stuur.

Uit een eerder proefproject bleek dat één op de 69 bestuurders effectief met zijn of haar gsm bezig was achter het stuur. Dat zijn resultaten die ons tot actie moeten aanmanen. Manuele acties, dus controleacties, interceptie, afhandeling ter plaatse en administratieve verwerking, vergen ongeveer 1 uur en 15 minuten per boete. Dat is dus niet de meest efficiënte werkwijze om veel handhavingsacties te organiseren. Er zullen dus andere manieren nodig zijn. De automatische detectie zou daarentegen tot 35 keer efficiënter zijn als handhavingsinstrument dan de huidige manuele acties.

Al deze elementen nopen ons ertoe om alles op alles te zetten om de automatische controleacties mogelijk te maken met de ANPR-camera's, zoals ook gepland was met het proefproject. Minister Khattabi antwoordde in uw plaats in de plenaire vergadering echter dat de proefprojecten worden stopgezet en dat belemmeringen inzake de privacywetgeving daarvan de oorzaak zijn.

Kunt u dat duiden? Aan welke precieze vereisten inzake de privacywetgeving kan niet voldaan worden?

Deelt u de mening dat ANPR-camera's een stevige aanwinst kunnen zijn voor de algemene verkeersveiligheid als we deze inzetten voor de handhaving van afleiding achter het stuur?

Zullen deze proefprojecten alsnog hernomen worden na een aanpassing aan de privacyvoorschriften?

Tot slot sluit ik mij aan bij de vraag van collega Vandenbroucke. Waarom kan het in Nederland wel en bij ons niet? Het Europese kader voor privacyvereisten is ongeveer hetzelfde. Verschillen de nationale privacyregels dan dusdanig dat het in het ene land wel kan en in het andere niet?

02.05 Minister **Georges Gilkinet**: Geachte commissieleden, als minister bevoegd voor de verkeersveiligheid is het mijn plicht om de verschillende pistes te onderzoeken over hoe we de strijd kunnen opvoeren tegen gevaarlijk rijgedrag doordat men afgeleid is achter het stuur. Afleiding achter het stuur is een enorm probleem voor de verkeersveiligheid en een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Door de evolutie van nieuwe technologieën neemt het probleem ook verschillende vormen aan. Het is een van de drie grote *killers* in het verkeer, naast overdreven snelheid en rijden onder invloed van drugs of alcohol.

De strijd voor meer verkeersveiligheid en dus ook tegen afleiding achter het stuur is een topprioriteit van mijn beleid. Dat staat ook zo in het regeerakkoord. Wij hebben de definitie van de overtredingen gemoderniseerd en de straffen verhoogd. De inbreuk is nu niet langer een overtreding van tweede, maar van derde graad. De sanctie is dus verzwaard.

In ons federaal actieplan voor verkeersveiligheid *All for Zero* is de derde pijler het onderzoeken of we gsm-gebruik achter het stuur gemakkelijker kunnen controleren via intelligente camera's. De verzwaring van de sancties is daarbij een eerste stap.

Het proefproject met slimme camera's is een evenwichtsoefening waarbij ook rekening moet worden gehouden met de privacy. Omdat blijkt dat dit geplande proefproject binnen de huidige regelgeving niet kan voldoen aan de basisvoorwaarden op het vlak van privacy zal het proefproject niet kunnen worden geïmplementeerd binnen deze legislatuur.

Hoe hebben we dit aangepakt? Zoals u weet, hebben we een nauwkeurige methodologie gevolgd. Eerst werd een proefproject ontwikkeld. Daarna werden aanpassingen doorgevoerd om de implementatie te vergemakkelijken met de installatie van semimobiele standalone camera's en een gekwalificeerde agent, aanwezig bij de opnames. Bij technisch overleg met mogelijke leveranciers werd ons bevestigd dat er geen biometrische gegevens zullen worden verwerkt en dat de beveiliging van de gegevens wordt gewaarborgd. Dat was geruststellend.

Ik wil onderstrepen dat alle fasen in nauw overleg met de verschillende belanghebbenden zijn uitgevoerd. Het Vias institute speelde daarbij een coördinerende en faciliterende rol. De verschillende overheidsdiensten en ministeriële kabinetten werden uitgenodigd voor opvolgingsvergaderingen.

Er is helaas – dat is een probleem – geen adviesaanvraag ingediend bij het COC, het Controleorgaan op de politionele informatie. Mijn ploeg en de FOD Mobiliteit hebben een rol ter ondersteuning, ze coördineren en faciliteren dit project. Het komt de verwerkingsverantwoordelijken, namelijk de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie, toe om het adviesverzoek te formaliseren. Echter, zij hebben beslist om niet verder te gaan. Het is een heel complex vraagstuk. Ik heb maar akte kunnen nemen van dat voorzichtig, misschien te voorzichtig, standpunt. Zonder die vraag, zonder advies van het COC, kan het project echter niet doorgaan.

Afleiding achter het stuur blijft een groot probleem en ik ben dan ook niet van plan om nu achterover te leunen. Integendeel, ik heb bijvoorbeeld aan Vias de opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de invloed op afleiding achter het stuur van infotainmentmodules zoals Apple CarPlay. De resultaten daarvan zijn begin volgend jaar beschikbaar. Dan kunnen wij kijken welke acties eventueel gepast zijn.

Ik heb ook aan de FOD Mobiliteit gevraagd om te bekijken of we het aantal bronnen van afleiding kunnen beperken, zoals het autoscherm waarop je streamingvideo's kunt bekijken. Ik blijf ook alert voor mogelijkheden voor verbeterde controles met intelligente camera's, zolang dit gebeurt op een manier die de privacy en de geldende regelgeving respecteert.

Als beleidsmakers hebben we de verantwoordelijkheid om de onveilige situatie in het verkeer streng aan te pakken, en het doel om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen. Elke minister verantwoordelijk voor verkeersveiligheid – en daarvan zijn er in totaal zes – deelt die doelstelling. Ik draag mijn deel van de verantwoordelijkheid en zal me volop blijven inspannen voor meer verkeersveiligheid, met of zonder dit proefproject met camera's.

02.06 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal beginnen met een antwoord dat u niet

gegeven hebt op een vraag van collega Vandenbroucke. Hij vroeg of het om een technisch probleem gaat of om politieke onwil in de schoot van de regering. Dat is natuurlijk de hamvraag, en de vraag stellen is ze beantwoorden. Iedereen is het erover eens dat afleiding achter het stuur een van de grote *killers* is in het verkeer. Wat wij nodig hebben is een privacyproof proefproject dat ook de rechten van de verdediging garandeert. We zien dat dat in andere landen mogelijk is, het is dus geen *rocket science*. Het probleem ligt dus wel degelijk bij de politieke draak die vivaldi is waardoor men het over niets nog eens raakt, zelfs niet over verkeersveiligheid. Ik geloof, collega, dat dat het antwoord op uw vraag is.

Mijnheer de minister, u blijft de strijd tegen afleiding achter het stuur een topprioriteit noemen en zegt dan dat het een overtreding van de derde graad is geworden. Maar wat hebben we daaraan als we dat amper kunnen handhaven? U moet hier ook toegeven, dat betreur ik ten zeerste, dat u geen adviesaanvraag bij het COC hebt gedaan, terwijl u wel hebt aangegeven dat te zullen doen.

02.07 Minister **Georges Gilkinet**: Ik ben geen voogdijminister van de politie.

De **voorzitter**: Mijnheer Raskin heeft het woord voor zijn repliek.

02.08 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u, mijnheer de voorzitter.

U moet uw antwoorden uit het verleden eens nakijken, mijnheer de minister. U hebt gezegd dat een advies zou worden gevraagd, maar u hebt dat niet gedaan. Naast de politieke onwil die er is, mag u met betrekking tot het gebrek aan verdere stappen in dit dossier ook wel eens in de spiegel kijken.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, wilt u reageren?

02.09 Minister **Georges Gilkinet**: Ik ben niet de voogdijminister van het COC. Een vraag aan het COC moet door de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie worden ingediend. De wil om dat te doen, moet gedeeld worden door de ministers.

02.10 **Wouter Raskin** (N-VA): De wil om dat te doen, moet dus gedeeld worden.

Zegt u nu dat mevrouw Verlinden niet wilde dat er een advies gevraagd wordt aan het COC? Indien dat niet zo is, want ik verdenk haar daar niet van, herhaal ik wat ik net gezegd heb. Als dit dossier niet vordert, mijnheer de minister, kijk dan eerst eens in de spiegel.

02.11 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Ik ben eerlijk gezegd ongelooflijk ontgoocheld in dit dossier.

Het is niet het eerste dossier op vlak van verkeersveiligheid. U weet dat. Ik werp geen steen naar u. U hebt in een verkeersveiligheidsactieplan ingeschreven dat er zulke proefprojecten moeten komen. U hebt daar ook een initiatief over genomen. Dat het niet mogelijk is om in een tijdsbestek van twee jaar een proefproject op te zetten, wijst effectief op de onwil bij sommigen, ook in de regering, om hiermee door te gaan. Het is doodjammer dat sommige partijen blijkbaar aanvaarden dat er mensen op de weg sterven omdat ze schrik hebben om kiezers te verliezen.

Het is goed dat er extra onderzoek wordt gedaan naar de impact van afleiding, maar we kennen die impact. Daarom is er meer controle en een strengere handhaving nodig. In dit land, tijdens deze legislatuur, is dat blijkbaar onmogelijk, zelfs voor een proefproject. Dat is intriest. Dat is een enorm grote ontgoocheling.

02.12 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, het nadeel van als derde spreker aan het woord te komen is dat er al heel veel gezegd is. In dit geval is er een perfecte analyse gemaakt door collega Raskin.

De heer Vandenbroucke noemt het ontgoochelend. Daar ben ik het mee eens, maar verbazend vind ik het niet, de samenhang in deze regering kennende. Ik stel vast dat men tracht om de zwarte piet naar elkaar door te schuiven, tussen Justitie en Binnenlandse Zaken, als het gaat om het ontbreken van het advies van het COC.

Verder stel ik ook vast dat, wat wij destijds vreesden, het woord afleiding een verdere invulling zou

krijgen. We waren het allemaal eens over het gsm-gebruik, maar ik hoor nu dat men gaat kijken naar andere vormen van afleiding. We weten waar het verhaal begon, maar over waar het zal eindigen heb ik na de tussenkomst van de minister vandaag nog veel meer vragen. Ik stel vast dat de jacht op de automobilist ongenadig verdergaat, blijkbaar altijd onder het mom van verkeersveiligheid.

02.13 Jef Van den Bergh (cd&v): De verwijzing naar het COC is uiteraard logisch en er is geen formeel advies gevraagd. Het COC heeft er wel op gewezen dat er een aantal onwetmatigheden aan het project zaten en dat een aantal essentiële zaken moesten worden uitgeklaard. Het COC heeft destijds ook advies gegeven op wetsvoorstellen van de heer Vandenbroucke en mezelf met betrekking tot automatische toestellen en al toen werden bepaalde zaken naar voren geschoven die eerst moesten worden uitgeklaard. Dan uit de lucht vallen dat er een advies van het COC nodig was, dat helaas niet was aangevraagd, dat lijkt me nogal kort door de bocht. Ik betreur dat een beetje en ik denk dat het aan de politiek ligt en elders is vastgelopen, maar dat het COC wordt gebruikt als bliksemafleider. Dat is betreurenswaardig maar betekent natuurlijk niet dat we niet verder moeten strijden voor instrumenten voor een betere verkeersveiligheid.

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

03 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55037967C)

03 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55037967C)

03.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, dit is een opvolgingsvraag. Ik verwijs naar eerdere vragen over het afschaffen van een aantal overwegen in Bilzen.

Wie is de aannemer die de werken zou uitvoeren? U had mij eerder gezegd dat de toekomstige aannemer een plaatsbeschrijving van alle betrokken percelen moet uitvoeren. Op mijn vorige vragen kreeg ik steeds het antwoord dat het project nog niet gegund was.

Ik vraag u opnieuw naar een stand van zaken van de gunning, mijnheer de minister. Werd een aannemer aangesteld? Zo ja, wie is dat?

03.02 Minister Georges Gilkinet: Infrabel laat mij het volgende over deze werkzaamheden weten. De gunningsprocedure is nog steeds lopende. Volgens de huidige planning wordt tegen eind oktober een beslissing verwacht. De werken zouden dan rond de jaarwisseling kunnen starten. De eerste werken op het terrein zullen dan begin 2024 zichtbaar zijn.

03.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. U kijkt allicht uit naar mijn opvolgvraag.

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

04 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beleidsaanbevelingen van de FBAA" (55038060C)

04 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recommandations stratégiques de la FBAA" (55038060C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, in haar memorandum poneert de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA) dat de collectivisering van het personenvervoer een positieve bijdrage levert op velerlei vlakken: klimaat, gezondheid, minder files enzovoort.

Ik heb hierover twee concrete vragen.

Ook de autobus- en autocarsector kampt vandaag met een personeelstekort. Mijn vraag dateert echter van juli en ondertussen is op de vraag of de invoering van flexi-jobs een valabele piste zou zijn, al een antwoord gekomen bij de jongste begrotingsbespreking.

De beschikbaarheid van alternatieven voor fossiele brandstoffen laat vandaag nog te wensen over. Beschouwt u het als een valabele piste om het systeem van de professionele diesel voorlopig te handhaven voor de sector in afwachting van een grotere beschikbaarheid van alternatieve groene brandstoffen? Ook daarover werd gesproken tijdens de begrotingsdebatten, maar ik stel de vraag graag met betrekking tot deze specifieke sector.

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, ik heb met veel interesse kennisgenomen van het memorandum van de FBAA, die ik vaak ontmoet en die een belangrijke actor is op het vlak van collectieve mobiliteit.

Ik heb ook kennisgenomen van hun twee vragen die eerder behoren tot de bevoegdheid van andere regeringscollega's. Het uitbreiden van het toepassingsgebied van flexi-jobs naar andere sectoren is een bevoegdheid van mijn collega Dermagne, minister van Werk. U kent de beslissing die werd genomen door de regering in het kader van het budgetair conclaaf daarover.

Wat mijn bevoegdheden betreft, kan ik beamen dat het chauffeurstekort in de autobus- en autocarsector nog steeds een probleem is, maar dat voor het eerst sinds de covidperiode een positieve tendens kan worden vastgesteld. Zo heeft het aantal beschikbare chauffeurs zich hersteld tot het niveau van 2019 en lag het aantal startende chauffeurs hoger dan de vijf voorgaande jaren. Met de maatregel inzake de flexi-jobs kan dat aantal nog toenemen, met respect voor de sociale rechten en de wetgeving. De werkzaamheden van beroepschauffeurs blijven echter steeds onderworpen aan de strenge Europese regels inzake de rij- en rusttijden. Wat de autocarsector betreft, moeten bijgevolg onder andere de wekelijkse rusttijden gerespecteerd worden.

Ik nodig u uit om uw tweede vraag over de accijnzen op fossiele brandstoffen te richten aan de minister van Financiën, mijnheer Van Peteghem.

04.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik zal dat doen.

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

05 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Consultancy bij de spoorbedrijven" (55038209C)**

05 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consultance au sein des entreprises ferroviaires" (55038209C)**

05.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, deze zomer is gebleken dat Ypto, een IT-dochter van de NMBS, consultants bijna een half miljoen euro per jaar betaalde zonder dat daarbij de correcte aanbestedingsprocedure gevolgd werd. De NMBS heeft ondertussen een interne audit voltooid, die bevestigde dat er fouten gemaakt waren. De NMBS weigert weliswaar om deze audit te publiceren. Ik heb hem opgevraagd onder de openbaarheid van bestuur, maar hij wordt angstvallig geheim gehouden. De CEO van de NMBS werd door onze gewaardeerde voorzitter al uitgenodigd voor een hoorzitting in de commissie, maar het blijkt een uitdaging om in de drukke agenda's een gepast moment te vinden. In elk geval weigert de NMBS om inzage te geven in het dossier.

Ook Ypto zelf weigert op zijn beurt jammer genoeg alle transparantie ter zake. Ik zal trouwens een beroep indienen bij de Commissie voor de toegang tot bestuursdocumenten, maar in afwachting daarvan had ik van u graag vernomen of u de gevraagde transparantie over dit dossier wel wil geven, over het niet correct gegunde contract voor de heer Aghassi.

Kunt u garanderen dat dit de enige transactie was bij Ypto die niet wettelijk gegund werd? Wat was de reikwijdte van de audit die door de NMBS aangekondigd en ondertussen voltooid werd? Kunt u inzicht

geven in de conclusies? Bent u voorstander van een externe audit? Graag had ik ook een overzicht gekregen van alle consultancy die door Ypto in de afgelopen vijf jaar werd aangetrokken.

05.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, tijdens de plenaire vergadering van 20 juli 2023 ging ik al dieper in op dit onderwerp. Ik verwijs voor het merendeel van uw vragen naar dat antwoord.

De interne audit van de NMBS is intussen afgerond. Ik nam daar akte van. Daaruit blijkt dat de regels niet waren gevolgd zoals het hoort. Zo werd de opdracht voor de consultant toegewezen zonder openbare aanbesteding, wat verplicht is. Het Rekenhof zal nu een onderzoek voeren om alle openbare aanbestedingen van de NMBS door te lichten en daarover een rapport opstellen. Ik zal dat uiteraard met grote aandacht opvolgen.

Sinds 2018 zijn er al verbeteringen doorgevoerd wat betreft het aankoopbeleid bij Ypto. Er is nu ook een bijkomend actieplan op het vlak van vorming, IT-systemen en documentatie dat tegen uiterlijk eind dit jaar wordt geïmplementeerd. Verder informeert de NMBS mij dat er nu al controlemiddelen bestaan om ervoor te zorgen dat externe contracten op een correcte wijze worden toegewezen. De uitvoering hiervan wordt bewaakt door het auditcomité. Ik blijf dit dossier als voogdijminister met grote aandacht volgen.

05.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, u blijft waakzaam, maar ik blijf dat zeker ook. Het gaat hier immers over belastinggeld van de burger dat uitgegeven werd op een onwettige manier. De burger heeft recht op duidelijkheid. Die wordt momenteel onvoldoende gegeven, niet door Ypto, niet door de NMBS. Het Parlement moet inzage krijgen in de bestekken en de gunningen van contracten. Daarnaast moet duidelijk worden hoeveel van dergelijke contracten er werden afgesloten, via welke procedure en hoeveel ervan boven de premiernorm werden opgesteld.

Een van mijn vragen was of u kan garanderen dat dit het enige geval in die soort was. Daarop hebt u spijtig genoeg niet bevestigend kunnen antwoorden. In elk geval is het communicatief niet verstandig om de inzage vanuit de NMBS te weigeren. Als de verantwoordelijken bij de NMBS recht in hun schoenen staan, kunnen zij natuurlijk niets beter doen dan die transparantie te geven en ook op papier aan te tonen dat er geen vuiltje aan de lucht is. De huidige gang van zaken overtuigt mij niet meteen van goede praktijken, maar we zullen dit zeker verder opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbeteringswerken aan het station van Waregem en de motie vanuit de gemeenteraad van Zulte" (55038210C)**

06 **Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux d'amélioration à la gare de Waregem et la motion du conseil communal de Zulte" (55038210C)**

06.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de gemeenteraad van Waregem heeft actie gevoerd aan het plaatselijke station. Men is er boos over de toestand van dat station, dat allang niet meer aan de hedendaagse noden is aangepast: perrons zijn ontoegankelijk voor wie geen roltrap kan nemen, de perronhoogte is onaangepast – tussen de treindeuren en het perron is er een hoogteverschil van ruim een halve meter – en beloofde verbeteringswerken werden opnieuw uitgesteld. Ook omliggende gemeentebesturen hebben hun ongenoegen geuit. Veel inwoners van de gemeente Zulte bijvoorbeeld maken van het station van Waregem gebruik en ook de gemeenteraad van Zulte heeft een motie goedgekeurd over de noodzakelijke verbeteringswerken in het Waregemse station, waar trouwens op weekdays meer dan 2.500 reizigers opstappen.

Heeft die motie u bereikt? Hebt u de boodschappen van beide lokale besturen goed ontvangen? Welke concrete gevolgen zult u daaraan geven?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: De federale regering investeert op mijn initiatief sinds drie jaar volop in het spoor. Daarbij gaat bijzondere aandacht naar het vrijmaken van bijkomende middelen om het aantal autonoom toegankelijke stations tegen 2032 te verdubbelen. Dat is een belangrijke stap in de richting van een inclusiever openbaar vervoer.

Aangezien wij bezig zijn met een inhaalbeweging na jarenlange desinvestering, moeten er soms moeilijke keuzes worden gemaakt. Het liefst zou ik samen met de NMBS en Infrabel alle stations op vandaag al autonoom toegankelijk willen zien. Helaas is dat niet mogelijk en hebben de spoorbedrijven beslist om sommige investeringen uit te stellen. Net als ikzelf betreuren zij dat. Er zijn hierover verschillende contacten geweest met het stadsbestuur van Waregem, waaronder een plaatsbezoek van mijn medewerkers met NMBS en Infrabel op 22 september. Er was een constructief overleg met de burgemeester, waarop de gemaakte keuze nogmaals werd toegelicht.

Er werden een aantal mogelijke oplossingen besproken die een positieve impact op de stationsomgeving zouden hebben. De gesprekken tussen de NMBS, de stad en mijn kabinet zullen worden voortgezet om het station van Waregem toegankelijker te maken.

06.03 **Tomas Roggeman (N-VA)**: Mijnheer de minister, ik onderschrijf uw ambitie voor een grotere toegankelijkheid van meer stations. Jammer genoeg vertolkt u die ambitie echter niet in de budgetten. Bij het aantreden van de regering had u immers veel geld beloofd voor toegankelijkheid, maar u hebt die middelen gaandeweg teruggeschroefd om uit te geven aan een uitbreiding van dienstverlening, die vervolgens door personeelsgebrek niet gerealiseerd kon worden.

Aanvankelijk zei u dat u 250 stations autonoom toegankelijk zou maken. Vervolgens hebt u dat getal losgelaten en had u het over 150 stations. Ook dat getal hebt u losgelaten. Nu zouden het enkel nog de grote stations zijn en zelfs dat blijkt in de realiteit al moeilijk. Het zijn dus mooie woorden en mooie ambities, maar ik had die graag vertaald gezien in de budgetten en vervolgens in werken op het terrein.

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

07 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een bijkomende treinverbinding tussen Brussel en Parijs" (55038226C)
- Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande nieuwe treinverbinding tussen Brussel, Bergen en Parijs" (55038247C)

07 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets de liaison ferroviaire supplémentaire entre Bruxelles et Paris" (55038226C)
- Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'instaurer une nouvelle liaison ferroviaire entre Bruxelles, Mons et Paris" (55038247C)

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

De NMBS en de Franse spoorwegmaatschappij SNCF zijn van plan een nieuwe spoorverbinding in te leggen tussen Brussel en Parijs. Het is hun plan om hiermee eind 2024 te beginnen. Een studie over de haalbaarheid loopt.

1. Wanneer zullen de resultaten van de haalbaarheidsstudie beschikbaar zijn? Zullen deze integraal publiek beschikbaar gemaakt worden? Zo ja, op welke wijze? Zo neen, waarom niet?

2. Welke mogelijke verbindingen worden onderzocht? Enkel deze met een tussenstop in het station van Bergen? Welke alternatieven komen aan bod in de studie?

3. Waarom wordt er (cfr. de media) gekozen voor een enkele tussenstop in het station van Bergen?

4. Waarom wordt er gekozen om geen tussenstop te maken aan Brussels Airport?

5. Welke bijkomende inspanningen zal deze verbinding vragen inzake personeel en rollend materieel?

6. Is de minister van oordeel dat het huidige treinaanbod tussen Brussel en Parijs onvoldoende is?

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, ik werk sedert drie jaren aan een uitbreiding van het internationaal vervoer per trein.

Ik ben ervan overtuigd dat er naast het aanbod van hogesnelheidstreinen een grote vraag is naar goedkopere en regelmatigere treinverbindingen via gewone internationale treinen. Dat geldt zeker en vast ook voor verplaatsingen tussen Brussel en Parijs.

Et c'est dans cette logique que s'inscrit le projet sur lequel vous m'interrogez. La SNCB et la SNCF sont effectivement occupées à estimer le potentiel de passagers et à analyser le dossier, avec pour objectif de mettre ce train international ordinaire sur les voies le plus rapidement possible et dans la perspective des Jeux olympiques de Paris, dans quelques mois. J'attends leurs conclusions avec impatience. Compte tenu du potentiel de passagers, les deux capitales seraient reliées sans cabotage en Belgique. Pour l'instant, il est envisagé que Mons soit le seul arrêt belge à embarquer des passagers supplémentaires pour les amener à Paris et vice versa. Toutefois, cette décision n'est pas encore définitive. Il est donc trop tôt pour communiquer des informations plus précises à ce sujet, au risque de décevoir.

De nodige middelen zullen op het budget van de commerciële activiteiten van de NMBS voorzien worden, zowel wat het personeel betreft als het rollend materieel. Er is dus geen sprake van een extra bijdrage door de Belgische Staat voor deze nieuwe verbinding.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Samengevoegde vragen van**

- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Leuven" (55038243C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende problemen met de roltrappen in de NMBS-stations" (55038885C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station van Leuven" (55038951C)

- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Niet-functionerende roltrappen in het station van Leuven" (55039655C)

08 **Questions jointes de**

- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Louvain" (55038243C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes persistants liés aux escaliers roulants dans les gares de la SNCB" (55038885C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Louvain" (55038951C)

- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les escalators en panne dans la gare de Louvain" (55039655C)

08.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat eigenlijk over de problemen met de roltrappen in de stations, niet over de toiletten. Ik heb daar al herhaaldelijk vragen over gesteld. Deze keer was de aanleiding het station van Harelbeke, maar er zijn al verschillende stations aan de beurt geweest. Hasselt, waar ik zelf vandaan kom, komt hierbij regelmatig aan bod.

Kan de minister een overzicht geven van de problemen met de roltrappen, die heel frequent voorkomen? Wat zijn de oorzaken? Vanwaar de lange wachttijden voor de herstellingen? Welke

maatregelen worden er genomen? Hoe zal het probleem een degelijke en structurele oplossing krijgen?

08.02 Els Van Hoof (cd&v): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de omgeving van het station van Leuven klagen heel wat horeca-uitbaters over het feit dat bij grote zomerevenementen, zoals Rock Werchter, heel wat mensen bij hen binnenstromen om naar het toilet te gaan. De reden is het gebrek aan toiletten in het station tijdens de late avonduren en 's nachts. Het kan uiteraard niet de bedoeling zijn dat de horeca moet opdraaien voor het gebrek aan toiletten in het station.

In april 2023 werd aangekondigd dat de NMBS de handen in elkaar slaat met het Nederlandse bedrijf 2theloo, dat de komende acht jaar de sanitaire voorzieningen zal uitbaten in 14 stations, waaronder het station van Leuven. Bij een controle in september zag ik dat er nog steeds geen ruimere openingsuren zijn en evenmin nachttoiletten. Die nachttoiletten zijn ook zeer nuttig voor mensen met een beperking, die amper openbare toiletten hebben. Dat is in Leuven ook een probleem in de stad. Dat is iets waaraan gewerkt moet worden.

Kunt u ons bevestigen dat de toiletten in het station laat in de avond en in de nacht permanent open zullen zijn? Zo neen, waarom niet?

Is de NMBS op de hoogte van de problematiek? Als die toiletten dan dag en nacht zullen open zijn, zal er dan ook voorzien worden in de gepaste signalisatie en in een betere verlichting, om ook een veilig gevoel te creëren?

Mijn tweede vraag gaat over de niet-werkende roltrappen.

Dat is een oud zeer. In 2021 werden nieuwe roltrappen geïnstalleerd in de kleine voetgangerstunnel in het station van Leuven. In 2021 gaf u aan dat de roltrappen in de hoofdtunnel pas tegen 2026 zouden worden vervangen. Ondertussen blijven de roltrappen vaak stilliggen, zowel in de kleine als in de grote voetgangerstunnel. Voor personen met een beperkte mobiliteit is dat natuurlijk heel moeilijk. Op die manier geraken zij niet op de perrons. Het nemen van een lift kan een alternatief zijn voor wie voldoende tijd of overstaptijd heeft, maar ook die blijken vaak niet te werken. Ook in andere stations zoals Brussel-Centraal liggen de roltrappen vaak stil.

Kan u ons een update geven inzake de toestand van de roltrappen en de lift in het station van Leuven? Is daarvoor in een contract voorzien? Wanneer zullen alle roltrappen en liften opnieuw operationeel zijn? Welke maatregelen zullen daarvoor ondernomen worden? Hoeveel meldingen en klachten ontving de NMBS al over de niet-werkende roltrappen in het station? In welke stations gebeurt dat het meest?

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, we hebben de situatie al geschetst betreffende het defect aan liften en roltrappen in Leuven. Een technisch mankementje is natuurlijk altijd mogelijk. Er valt weinig te verhelpen aan apparatuur die eens stilvalt. Wat mij vooral verwonderde in die context was de lange duurtijd die noodzakelijk is voor reparatie. Het defect werd voor het eerst gemeld in de eerste helft van september, waarop de NMBS liet verstaan via sociale media dat deze in onbruik zouden zijn tot en met december. Dat betekent met andere woorden dat de reparatie ten vroegste in januari zal gebeuren. Tegen dan zijn die trappen vier maanden in onbruik.

Is dat niet te lang? De moeilijkheden voor minder mobiele personen, rolstoelgebruikers, zwangere vrouwen en dergelijke zijn evident. Moet het echt vier maanden duren om zo'n roltrap te repareren? Wat is de reden voor die lange duurtijd? Doet de NMBS dat zelf of doen onderaannemingen dat? Kan dat niet allemaal een beetje sneller?

08.04 Minister Georges Gilkinet: Collega's, de NMBS voorziet in de installatie van nieuwe sanitaire voorzieningen en de renovatie ervan in verschillende grote stations, waaronder ook het station van Leuven. Dat gebeurt via een concessie die werd toegewezen aan de firma 2theloo.

De uitbating van het sanitair gebeurt in aanwezigheid van personeel van de concessionaris. Na de openingsuren zullen nachttoiletten beschikbaar zijn. De NMBS blijft bovendien in contact met 2theloo om de dienstverlening voortdurend te optimaliseren, waaronder inzake het veiligheidsgevoel. De openingsuren van de sanitaire voorzieningen in het station van Leuven werden bijvoorbeeld al uitgebreid tijdens grote zomerevenementen. De NMBS wijst er op dat zowel de signalisatie als de

verlichting in het station voldoen aan de laatste normen en dat er op regelmatige tijdstippen overleg is met de stad Leuven.

Wat betreft de roltrappen, integrale en autonome toegankelijkheid is een prioriteit voor zowel mezelf als de spoorbedrijven. Dat krijgt helaas niet altijd de nodige aandacht, waardoor er nu heel wat werk op de plank ligt op dat vlak. De NMBS maakt daarom verder werk van de renovatie en ontwikkeling van haar stations. De kwaliteitsstandaard en de toegankelijkheid van de stations en perrons worden verbeterd. Het gaat om de toegankelijkheid van onze treinen, maar even belangrijk is de toegankelijkheid van onze stations en perrons.

De globale beschikbaarheid van de roltrappen die de NMBS in haar stations beheert, ligt momenteel rond 90 %. De NMBS doet er alles aan om dit cijfer verder op te krikken. Er staan de volgende jaren verschillende vernieuwingen van oude liften en roltrappen op de agenda en er werden de afgelopen jaren al veel vernieuwingen uitgevoerd. De liften in het station van bijvoorbeeld Leuven worden hersteld, waardoor ze tijdelijk buiten gebruik zijn. Treinen worden daarom maximaal naar perrons gestuurd die wel beschikken over liften. Als alternatief is er een trappenklimber aanwezig.

Drie defecte roltrappen aan de onderdoorgang, kant Tienen, vallen nog onder fabrieksgarantie. De leverancier wijt de lange herstelperiode aan het feit dat sommige onderdelen met de hand moeten worden gemaakt. De NMBS heeft aangedrongen op een zo snel mogelijke herstelling. Bepaalde roltrappen, zoals in Harelbeke, zijn onherstelbaar stuk en daarvoor wordt een oplossing gezocht.

Roltrappen en liften worden onderhouden door externe dienstverleners via raamcontracten, waarbij KPI's worden gehanteerd. Deze bepalen onder andere de frequentie van de preventieve onderhouds, de te nemen acties na keuringsverslagen en de maximale interventietermijnen. De boeteclausules in de contracten worden momenteel toegepast.

08.05 Els Van Hoof (cd&v): Mijnheer de minister, wat de eerste vraag betreft, is het mij duidelijk geworden dat de toiletten via de concessie van 2theloo enkel 's avonds en 's nachts open zijn tijdens zomerevenementen. Dat is echter niet wat er in het begin gecommuniceerd werd, er werd toen immers gezegd dat ze permanent toegankelijk zouden zijn. Ik zal zeker ook in overleg treden met de stad om te kijken op welke manier we de openingsuren samen met de NMBS kunnen uitbreiden. Dat is immers absoluut nodig.

Wat de signalisatie en de verlichting betreft, zal ik meegeven dat dit voldoet aan de normen. Ik krijg nochtans heel wat klachten van horeca-uitbaters dat het niet voldoende is. Het is dus *work in progress* en ik hoop dat de NMBS daar opnieuw naar zal kijken, ook op basis van het overleg met de stad.

Wat de roltrappen betreft, hebt u precies het antwoord gekopieerd van minister Bellot uit de vorige legislatuur. De roltrappen blijven namelijk een groot probleem. Het is mij duidelijk geworden dat het om handwerk gaat voor bepaalde onderdelen. Het gaat dan ook om heel oude contracten en raamcontracten.

Het is echter wel problematisch dat dit probleem in Tienen al een decennium aansleept en dat men er niet in slaagt om in België een roltrap te doen werken in een station. Dat is blijkbaar geen probleem in warenhuizen of op andere plaatsen. We moeten ons daar vragen bij stellen en zorgen dat er in raamcontracten veel sneller tot actie kan worden overgegaan door onderaannemers. Het is immers een land als België onwaardig dat roltrappen niet werken om zo de mobiliteit te garanderen.

08.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u geeft natuurlijk het antwoord dat u moet geven op basis van de informatie die u ontvangt. Ik verwacht niet dat u zelf de roltrappen herstelt. Er wordt vernieuwd en hersteld en men moet lang wachten op onderdelen. Dat is net het probleem. De garantieperiode loopt evenwel nog. Ik geef het voorbeeld van Hasselt, waar vernieuwingen zijn doorgevoerd. Drie nieuwe roltrappen zijn buiten werking. Er zijn dus structurele problemen. Onderdelen moeten manueel worden hersteld.

Ik vrees dat het probleem niet opgelost zal raken, op korte noch op lange termijn. De gunnings-overeenkomsten moeten onder de loep worden genomen. Welke boeteclausules en andere bepalingen bevatten ze? Misschien zijn niet de beste keuzes gemaakt. Moeten we op langere termijn niet in een andere richting kijken om de problemen structureel op te lossen? Ik vrees dat het op deze wijze niet zal

lukken, ondanks de goede wil.

08.07 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, het betreft opnieuw het thema van de toegankelijkheid van de stations. Dat thema komt vaak aan bod. De stationsinfrastructuur blijkt een van de pijnpunten van het spoorbeleid. Roltrappen blijven vier maanden buiten werking.

De toepassing van boeteclausules voor de onderhoudsfirma is op zich een goede zaak. Ik zou suggereren dat dat ook ter evaluatie wordt meegenomen bij de opmaak van het volgende bestek voor het onderhoud van liften en roltrappen, zodat dit probleem in de toekomst kan worden vermeden.

Het is onaanvaardbaar dat de basistoegankelijkheid in een van de grootste stations van het land zo'n lange periode niet is gegarandeerd. Wanneer mensen met verplaatsingsmoeilijkheden dat aanhoudend ondervinden, dan nemen ze de trein niet meer. Zo jagen we mensen richting auto en dat kan de bedoeling niet zijn.

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

09 **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inschrijving van nieuwe wagens" (55038310C)**

09 **Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immatriculation de nouveaux véhicules" (55038310C)**

09.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, de dienstverlening door de DIV is al eerder bekritiseerd. Ook nu bereiken mij opnieuw klachten. Nieuwe wagens zouden niet ingeschreven kunnen worden omdat de DIV de informatie over nieuwe modellen nog niet heeft kunnen vervolledigen in zijn computersysteem. Dat is het probleem dat mij ter ore komt.

Klopt de bewering dat het computersysteem van de DIV niet up-to-date is? Zo ja, wat is de reden hiervoor? Hoe lang doet de DIV er gemiddeld over om de correcte informatie over modellen die nieuw zijn op de markt, in te voeren in zijn systeem? Is het mogelijk om die termijn in te korten?

09.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Raskin, de FOD Mobiliteit deelt mij het volgende mee in antwoord op uw vraag.

Alvorens nieuwe voertuigen kunnen worden ingeschreven, moeten zij eerst worden gepreregistreerd. Alle nieuwe voertuigen, met uitzondering van bijzondere categorieën zoals landbouwvoertuigen, worden vandaag gepreregistreerd. De preregistratie wordt uitgevoerd door de officiële invoerders die nieuwe voertuigen in de handel brengen. De preregistratie gebeurt op een elektronische manier via een webservice die door de FOD Mobiliteit ter beschikking wordt gesteld. Zodra het voertuig is gepreregistreerd, is het aanwezig in de DIV-databank en kan het worden ingeschreven. Er is dus geen vertraging tussen het tijdstip van de preregistratie door de invoerder en de opname van de voertuiggegevens in de DIV-databank.

De huidige webservice die door de FOD Mobiliteit wordt aangeboden om de preregistratie uit te voeren, is conform de actuele specificaties voor de uitwisseling van voertuiggegevens. Na de preregistratie kan een nieuw voertuig onmiddellijk worden ingeschreven. Ook hiervoor biedt de FOD Mobiliteit een elektronische manier aan, namelijk WebDIV. De bewering dat de DIV-informaticasystemen niet up-to-date zouden zijn, is dus onterecht.

09.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord, waarvan akte.

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

10 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het subsidiebedrag voor Vias institute" (55038312C)

10 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation du montant des subsides accordés à l'institut Vias" (55038312C)

10.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, we konden afleiden uit de begroting dat de subsidie aan Vias institute een negatieve aanpassing kende van 500.000 euro. Dat is een half miljoen minder.

Welke zijn de redenen voor de negatieve aanpassing van de subsidie voor Vias?

Welk is de berekeningsbasis voor het bedrag van die daling?

Waarvoor zal dit bedrag dan wel aangewend worden? Voor wie, wanneer, welk project? Wat is de kostprijs daarvan?

Werden de subsidies al toegekend? Op basis van welke rechtsgrond en binnen welk juridisch kader is dat dan gebeurd?

Werd Vias in kennis gesteld van deze negatieve aanpassing? Zo ja, wanneer en hoe gebeurde dit? Zo neen, waarom niet?

Welke zijn de mogelijke gevolgen voor de werking, de onderzoeken en de projecten van Vias? Werd dit op voorhand door de ministers en aangestelden of de FOD Mobiliteit met Vias afgetoetst?

Acht de minister het negatief aanpassen van de overeengekomen subsidies aan Vias opportuun voor een goede en betrouwbare samenwerking met dit instituut?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de verlaging van het subsidiebedrag betekent dat er extra geld kan worden opzijgezet voor verschillende andere mobiliteitsprojecten. Het voordeel is dat de vrijgekomen middelen kunnen worden toegekend als onderdeel van openbare aanbestedingsprocedures, waarbij verschillende inschrijvers worden uitgenodigd om concurrentieel in te schrijven.

De hoogte van de subsidie is ook afhankelijk van het onderzoeksprogramma van Vias. In 2022 voerde Vias dit programma uit voor een bedrag van minder dan 5 miljoen euro. Voor dit jaar zou dus een bedrag van dezelfde orde kunnen worden overwogen. Het bedrag werd gebruikt om het budget van de FOD Mobiliteit voor overheidsopdrachten inzake mobiliteit te verhogen. Het heeft dus weinig zin om het te onderscheiden van andere projecten die al in hetzelfde budget waren opgenomen.

Vias werd in januari 2023 uiteraard geïnformeerd over het bedrag dat zou worden opzijgezet als onderdeel van de subsidie van dit jaar. De mogelijkheid was in december 2022 geopperd. De door Vias uit te voeren studies worden vastgelegd in een jaarlijks onderzoeksprogramma. Het aantal en de omvang van de onderzoeken in dit programma zijn afhankelijk van het totale subsidiebedrag. Deze manier van werken maakt flexibiliteit mogelijk.

Een goede samenwerking met Vias is een belangrijk aandachtspunt. Het is een belangrijke speler in de strijd tegen verkeersongevallen. Ik heb uiteraard aandacht voor de kwaliteit van deze relatie, terwijl ik Vias aanmoedig om zijn werkingsmodel voortdurend te verbeteren. Er worden immers overheidsmiddelen gebruikt.

De definitieve versie van de audit is inderdaad naar mij gestuurd. De elementen die ik op 5 juli heb gepresenteerd komen volledig overeen met het eindverslag. Ik kan het verslag zelf echter niet vrijgeven aangezien Vias een particuliere onderneming is die naast zijn gesubsidieerde opdrachten commerciële activiteiten uitvoert. Volgens mijn administratie valt het document zelf onder het zakelijke geheim.

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

Bepaalde aspecten blijven natuurlijk onbeantwoord. Het blijft een feit dat er eenzijdig een terugname van beloofde subsidies van een half miljoen euro wordt gedaan. Dat is niet niks voor een instituut als

Vias, een belangrijke partner. Ik vind het vreemd dat niet geduid wordt voor welke projecten, door wie, wat, waar, wanneer, in welk juridisch kader, die gelden worden aangewend. Men blijft gewoon bij het feit dat die gelden terug beschikbaar zijn in het budget van de FOD Mobiliteit om er andere aanbestedingen mee te doen. Ik kreeg geen antwoord op de vraag welke aanbestedingen dat dan zijn.

Ik had kunnen verwachten dat wij de volledige versie van het auditrapport niet te zien zouden krijgen. Dat is geheel in de stijl van dit Huis, wat ik betreur. Ik had dat graag gezien, want er valt toch een en ander vast te stellen.

Er werd jarenlang zeer goed samengewerkt met Vias. Iedereen is daar lovend over. Vias levert zeer belangrijk en goed werk dat de verkeersveiligheid ten goede komt. Toch stel ik vast dat er plots een heuse beschadigingsoperatie in de pers wordt gelanceerd, met allerlei ongefundeerde verdachtmakingen. Dan komt er een onderzoek waaruit blijkt dat al die verdachtmakingen perfect kunnen worden weerlegd. Alles is conform de regels verlopen. Dit was dus volledig onterecht. Ik mis dan een publieke rechtzetting. Ik stel vast dat er dan ineens een half miljoen euro van het budget wordt afgetrokken. Ik betreur dat ten zeerste en vind dat heel vreemd.

U spreekt over extra geld dat door de FOD Mobiliteit kan worden aangewend. Neen, dat is geen extra geld, maar geld dat u verschuift. U neemt gewoon geld bij Vias weg om het via de FOD Mobiliteit anders te besteden, zonder te specificeren aan wie of wat en in welk kader. Ik vind het zeer jammer dat dit op die manier moet gebeuren.

Ik hoop dat er alsnog sprake kan zijn van een goede relatie met Vias. Vias levert goed werk. Hoewel ikzelf en mijn partij niet altijd op dezelfde lijn zitten over de conclusies van de onderzoeken die het voert, durf ik te erkennen dat Vias zeer goed en belangrijk werk levert. Ik hoop dat er in de toekomst een en ander met betrekking tot de werkingsmiddelen zal worden bijgesteld.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11] Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evolutie van het pesticidegebruik door Infrabel en de NMBS" (55038313C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fytolicensie voor het pesticidegebruik door Infrabel en de NMBS" (55038314C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Infrabel als grootste gebruiker van pesticiden" (55039625C)

11] Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution de l'utilisation de pesticides par Infrabel et la SNCB" (55038313C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La phytolicensie pour l'utilisation de pesticides par Infrabel et la SNCB" (55038314C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Infrabel, le plus gros consommateur de pesticides" (55039625C)

11.01] Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, dit zijn twee schriftelijke vragen die werden omgezet. Ik stel voor dat ik in antwoord op de tweede vraag, over de fytolicensies, de cijfers op papier krijg. Het heeft immers weinig zin om die hier te citeren. De andere vraag wil ik wel graag inleiden.

Mijnheer de minister, in een colloquium aangaande pesticiden, gehouden in de Kamer op 27 maart, werden het gebruik en de gevaren ervan in het algemeen besproken. Ook ons spoorwegnet wordt nog behandeld met pesticiden, rechtstreeks door Infrabel of onrechtstreeks via aannemers in opdracht van Infrabel en/of de NMBS. Uiteraard worden enkel producten gebruikt die door de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu toegelaten zijn voor het spoorwegdomein. Dit gebeurt uiteraard in overeenstemming met de gebruiksvoorschriften.

Voor het pesticidegebruik op de ballastbedding en de aangrenzende veiligheidspistes moet Infrabel bovendien de nodige afwijkingen verkrijgen van de bevoegde regionale overheden. Het personeel van

de NMBS en Infrabel, alsook de werknemers van hun aannemers, hebben een fytolicensie nodig om te mogen werken met die fytofarmaceutische producten.

Ik zou dus graag het gevraagde cijfermateriaal daarover verkrijgen. Het eerste deel gaat over het pesticidegebruik, meer bepaald het glyfosaatgebruik, van de NMBS en Infrabel. De vraag van collega Buyst sluit daar ook beter op aan.

11.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, wij konden op de VRT-website lezen dat er vorig jaar 2,2 ton pesticide werd gebruikt door de gemeenten en overheden in Vlaanderen. Vooral herbiciden met glyfosaat worden gebruikt om onkruid te verdelgen. Dat is iets wat bijvoorbeeld in de lente in mijn gemeente Ravels telkens tot heel wat discussie leidt, omdat wie op straat rijdt aan de zijkant oranje velden ziet, waarvan men eigenlijk weet dat daar glyfosaat gebruikt is. In het bericht konden wij ook lezen dat de spoorwegbeheerder Infrabel met 1,7 ton pesticide de grootste gebruiker is.

Ik heb u in het verleden al vragen gesteld over de zogenaamde giftrein; die term is gemakkelijker in het gebruik dan het woord glyfosaat. U hebt elke keer een aantal zaken geantwoord. Ik vat uw antwoorden van toen samen. Ten eerste, het onkruidvrij maken van spoorwegen is belangrijk voor de veiligheid. Op dat punt ben ik het volledig met u eens. Ten tweede, het is een belangrijk onderwerp voor u. U bent de eerste minister die het punt liet inschrijven in het performantiecontract van Infrabel. Dat klopt ook. In een voorgaand antwoord gaf u ook mee dat er op dat moment, nu toch al anderhalf jaar geleden, nog geen volwaardige alternatieve technieken waren om de onkruidbestrijding in en rond de rijpaden aan te pakken. U zei ook dat het om een probleem gaat waarmee heel veel Europese spoorwegmaatschappijen geconfronteerd worden.

Echter, door toedoen van toxicologen, wetenschappers en het Internationaal Agentschap voor Kankeronderzoek van de Wereldgezondheidsorganisatie wordt het steeds duidelijker dat er moet worden gewaarschuwd voor de grote gezondheidsgevaaren bij het gebruik van glyfosaat. Ook Infrabel moet dus kiezen voor de gezondheid van de burgers van ons land.

Mijnheer de minister, hoever staat Infrabel met het onderzoek naar alternatieve onkruidbestrijding, wat de komende maanden nodig zal zijn? Wij moeten het er allemaal over eens zijn dat glyfosaat niet goed is voor de gezondheid en voor de omgeving en dat er dus moet worden ingezet op alternatieve onkruidbestrijding. Hoever staat Infrabel met het onderzoek naar die alternatieven?

11.03 Minister Georges Gilkinet: Collega's, Infrabel gebruikt zelf geen pesticiden. Onkruidbestrijding in de veiligheidszone, zijnde op de ballastbedding en de veiligheidspiste, wordt steeds uitgevoerd door aannemers, waarbij de wettelijke verplichtingen en specifieke voorwaarden worden opgenomen in de bestekken. De NMBS gebruikt sinds 2020 geen herbiciden in Wallonië en sinds 2022 in Brussel. In Vlaanderen gebruikt de NMBS tussen 125 en 195 liter herbiciden per jaar, in functie van de groei van de vegetatie.

In zijn actieplan over pesticidenvermindering voorziet Infrabel in een progressieve behandeling van de oppervlakte van de bijsproen met alternatieve technieken. In 2023 zal 50 % van deze oppervlakte alternatief behandeld worden. Mevrouw Buyst, we moeten effectief naar nul gaan.

De effectieve onkruidbestrijding en de gebruikte hoeveelheden zijn steeds afhankelijk van de aanwezige vegetatie. Er wordt enkel plaatsgewijs behandeld op locaties waar er onkruid aanwezig is op de ballastbedding en de veiligheidspiste. De mate van onkruidgroei is afhankelijk van de weersomstandigheden, waardoor het niet mogelijk is om de effectieve hoeveelheden te voorspellen.

Het nieuwe performantiecontract dat we hebben getekend met Infrabel, bepaalt dat Infrabel tegen eind 2023 een plan moet voorbereiden om het gebruik van pesticiden verder te verminderen. Ik wacht dit plan met veel ongeduld af.

11.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, in het eerste deel van uw antwoord zegt u dat Infrabel geen pesticiden gebruikt, maar de onderaannemers wel. Daarmee gaat u wel kort door de bocht. Zo kan een landbouwer stellen dat hij geen glyfosaat spuit, omdat een loonwerker het voor hem komt doen. Ik vind dat deel van uw antwoord een beetje belachelijk.

De synthese van het glyfosaatgebruik konden we vorige week al in de krant of op de website van de VRT lezen, zoals collega Buyst zei. Maar liefst 81 % van het glyfosaatgebruik ligt bij uw overheidsinstellingen, de NMBS en vooral Infrabel.

Dat is behoorlijk cynisch, gelet op het colloquium op 27 maart, georganiseerd door uw collega en Kamerlid voor Ecolo de Laveleye. Tijdens dat colloquium viel ik een paar keer bijna van mijn stoel, want een hele namiddag werd er ingehakt op de agro-industrie in het kader van het gebruik van sproeistoffen in het algemeen en glyfosaat in het bijzonder. De landbouwsector werd op dat colloquium geschandaliseerd en bij monde van gastsprekerster en PS-Europarlementslid Marie Arena op een bepaald moment zelfs gecriminaliseerd. Het woord moord werd schaamteloos in de mond genomen.

Terwijl er dus een hele middag werd ingehakt op landbouwers – dat gebeurt trouwens op verschillende beleidsniveaus – doet u met uw federale spoorbedrijven net wat de landbouwers door uw politieke familie en consorten voortdurend wordt verweten.

Ondertussen bent u op zoek naar alternatieven, zo antwoordde u op de vraag van mevrouw Buyst. Een van die alternatieven hebt u vorig jaar met veel toeters en bellen ingehuldigd, namelijk de beruchte heetwatertrein, die ondertussen al een aantal maanden of zelfs al een jaar op stal staat ergens in het Luikse.

Dit dossier wordt dus zeker en vast vervolgd. Uw ambitie is op veel vlakken zeer groot, maar hoe dichter we bij het einde van de legislatuur komen, hoe groter de buis op uw finaal examen zal zijn.

11.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoord.

Het is typisch voor het Vlaams Belang om te zeggen dat de landbouw geschandaliseerd wordt, terwijl er net gezegd is dat het heel belangrijk is om te bekijken of er alternatieven kunnen worden gevonden voor glyfosaat, omdat het beter is voor de landbouwer in kwestie en voor de omwonenden. Maar goed, we hebben het hier vandaag niet over de landbouwers, ook al moeten die inderdaad geholpen worden in die zoektocht. We hebben het hier over Infrabel. Ik ben het er wel mee eens dat Infrabel voor een alternatief moet zorgen, of het nu om onderaannemers gaat of niet.

Mijnheer de minister, u hebt voor het eerst in het prestatiecontract van Infrabel opgenomen dat er moet worden gezocht naar alternatieve behandelingen. U antwoordde dat er al voor 50 % op die alternatieve behandelingen ingezet wordt. Het is me echter niet helemaal duidelijk wat die alternatieve behandeling dan wel is. Misschien kan daar in de toekomst nog wat meer uitleg over gegeven worden.

Net als u kijk ik uit naar het plan om uiteindelijk tot een nulgebruik te komen. Dit wordt dus zeker nog vervolgd.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55038315C van de heer De Spiegeleer over de schade aan een treinstel na een ongeval op lijn 82 werd al schriftelijk beantwoord.

12 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een spoorovergang in Waarschoot" (55038316C)

12 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un passage à niveau à Waarschoot" (55038316C)

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, de problematiek van de permanente sluiting van spoorwegovergangen komt hier vaak aan bod. Ook in het Oost-Vlaamse Waarschoot wil spoorwegbeheerder Infrabel op termijn alle spoorwegovergangen weg. Ook hier blijven een sluiting en reeks van sluitingen niet zonder gevolg. Een groot familiaal landbouwbedrijf dreigt immers volledig van de buitenwereld te worden afgesloten.

Volgens de gemeente Lievegem heeft Infrabel zich opgeworpen om een nieuwe toegangsweg langs het spoor aan te leggen. De gemeente zou op haar beurt eerst de nodige onteigeningen daarvoor voor

haar rekening nemen. Infrabel zou ondertussen al een aanvraag voor een omgevingsvergunning hebben ingediend om de weg aan te leggen. De gemeente Lievegem zou die echter hebben geweigerd, aangezien zij een aantal verfijningen wil uitgevoerd zien in het voorstel. Infrabel zou voet bij stuk houden en de overweg nog dit jaar willen sluiten. De nieuwe weg moet er dus komen en de klok tikt.

Ik zou graag een kopie krijgen van de omgevingsvergunning die Infrabel indiende voor de aanleg van de *langsweg* richting de Kapellestraat en van de weigering van de gemeente Lievegem, met motivering en overzicht van de verfijningen – ik heb er immers ook het raden naar wat daar precies mee wordt bedoeld – die de gemeente geïmplementeerd wenst te zien.

Heeft de gemeente Lievegem alle onteigeningen nodig voor de aanleg van de *langsweg* al uitgevoerd en Infrabel daarvan officieel in kennis gesteld?

Klopt het dat Infrabel de overweg koste wat het kost nog dit jaar wil sluiten? Of is er nog ruimte of marge om tijd te winnen zodat de ontsluiting voor het desbetreffende landbouwbedrijf verzekerd is?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, wat uw eerste vraag betreft, kunt u een kopie van de documenten in gesloten vorm raadplegen op het secretariaat van de commissie voor Mobiliteit. Ik bedank het secretariaat daarvoor.

Voorzitster: Kim Buyst.

Présidente: Kim Buyst.

Inzake uw tweede vraag werd, zoals in de inleiding van de parlementaire vraag al gemeld, tussen Infrabel en de gemeente Lievegem tijdens diverse overlegmomenten in 2017-2018 afgesproken dat de gemeente de nodige grondinnames zou doen. Destijds was nog niet helemaal duidelijk of de gemeente de gronden zou aankopen of er een zakelijk recht op zou vestigen.

Navraag door Infrabel bij de gemeente in 2022 omtrent de stand van zaken van de grondinnames leert dat de gemeente nog geen actie ondernomen heeft met het oog op grondverwerving.

Infrabel heeft het op zich genomen om alsnog de grondinnames zelf uit te voeren. Indien die niet zouden rond raken, zou Infrabel een zakelijk recht willen verkrijgen met de grondeigenaars. Dat zakelijk recht zou opschortend zijn bij het verlijden van de notariële akte die de eigendomsoverdracht vastlegt. Op die manier poogt Infrabel om het alternatief voor de overweg tijdig te realiseren en de privé-eigenaar van de private overweg te vrijwaren van de hoge aanpassingskosten door de nieuwe parametrie.

12.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Ik zal de documenten opvragen bij het commissiesecretariaat en ik zal dat verder opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperkte openingsuren van het stationstoilet in Kortrijk" (55038318C)**

13 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les heures d'ouverture limitées des toilettes de la gare de Courtrai" (55038318C)**

13.01 **Frank Troosters** (VB): Mevrouw de voorzitster, mijnheer de minister, mevrouw Van Hoof had het daarstraks over de toiletten in Leuven. Ook in Kortrijk zijn er mensen die soms naar het toilet gaan.

Sinds enige tijd zijn de toiletten in het station van Kortrijk nog maar beperkt toegankelijk. Het betreft een tijdelijke maatregel omwille van het voortdurende vandalisme waarmee de NMBS geconfronteerd wordt. In afwachting van de renovatie van de toiletten zijn deze enkel toegankelijk van 6u30 tot 9u30 en van 15u30 tot 18u30.

Welke feiten van vandalisme vonden dit jaar plaats in de toiletten van het station van Kortrijk?

Way is de stand van zaken met betrekking tot de renovatie van de toiletten in het station van Kortrijk? Is dit gekoppeld aan de geplande algehele renovatie van het station of zal er apart en eerder overgegaan worden tot het terug toegankelijk maken van de toiletten?

Heeft de NMBS andere maatregelen overwogen of genomen met het oog op het garanderen van een veilig toiletbezoek in het station van Kortrijk? Zo ja, welke en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

Heeft de NMBS overleg gepleegd met de lokale overheid en/of politie inzake het vandalisme probleem? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer en met welk resultaat?

Acht de minister het grotendeels sluiten van de toiletten in een treinstation een maatregel die het reizigerscomfort en het aantrekkelijk maken van de trein als vervoermiddel ten goede komt?

13.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de NMBS deelt mij over haar beslissing ter zake het volgende mee.

Er is voor gekozen de toiletten te openen tijdens de spitsuren, wanneer er de meeste reizigers zijn. Die beslissing is genomen in overleg met 2theloo, sinds een aantal maanden de uitbater van de toiletten in het station. Samen met hen gaat de NMBS op zoek naar een meer structurele oplossing, waarbij de toiletten ook zullen worden vernieuwd. Na de vernieuwing zullen de openingsuren opnieuw worden uitgebreid. De NMBS heeft hierover op korte termijn overleg ingepland met de stad Kortrijk en dus met de nieuwe burgemeester.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

13.03 **Frank Troosters** (VB): Ik ben blij te horen dat er snel overleg komt. Ik hoop dat er snel een oplossing komt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 **Question de Patrick Prévot à Alexia Bertrand (Budget et Protection des consommateurs) sur "La pratique du surbooking des compagnies aériennes" (55038337C)**

14 **Vraag van Patrick Prévot aan Alexia Bertrand (Begroting en Consumentenbescherming) over "De praktijk van overboeking waaraan luchtvaartmaatschappijen zich schuldig maken" (55038337C)**

14.01 **Patrick Prévot** (PS): *Madame la secrétaire d'État, la pratique existe depuis longtemps, mais a fait reparler d'elle au cours de cet été: celle de la surréservation ou dite du « surbooking » par les compagnies aériennes. Ces dernières vendent plus de billets qu'il n'y a de place dans l'avion afin de s'assurer que leur vol sera plein, faisant le pari qu'il est inévitable que des passagers ne se présenteront pas à l'aéroport pour diverses raisons (familiales, médicales ou autres).*

Toutefois, il arrive que tout le monde se présente et que des passagers soient contraints de ne pas décoller. Une procédure existe alors: la compagnie aérienne doit demander s'il y a des volontaires qui renoncent à leur réservation. Ces volontaires pourront alors prendre un autre vol et négocier des avantages qui ne sont pas définis par la loi et font donc l'objet d'une négociation.

Si aucun volontaire ne se présente, la compagnie peut refuser l'accès (sur base, par exemple, d'un tirage au sort) et le consommateur lésé se voit proposer un autre vol ou un remboursement ainsi que des droits comme des repas, des boissons, des appels téléphoniques, etc. ET une indemnisation dont le montant varie en fonction du nombre de kilomètres et du retard sur le lieu de destination.

Madame la secrétaire d'État, cette pratique n'est pas sans poser question: ce mois d'août, une

influenceuse italienne a fait part de sa colère suite à son exclusion d'un vol par la compagnie aérienne Volotea qui n'a présenté ni excuse ni solution alternative, preuve que cette violation du droit du consommateur n'est pas toujours « rééquilibrée » par des compensations négociées. En ce sens, existe-t-il un contrôle ou une évaluation des compensations entre compagnies aériennes et passagers lésés? Quelle instance réalise ces actions? Que peut-on conclure de cet équilibre entre protection des consommateurs et rentabilité des compagnies aériennes dans la pratique du surbooking? Comment jugez-vous la législation européenne actuelle? Devrait-elle faire l'objet de modifications, rectifications ou améliorations?

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Prévot, votre question était adressée à ma collègue en charge du Budget et de la Protection des consommateurs.

Comme vous, j'attache de l'importance à la défense des droits des consommateurs. Votre question permet de faire vivre la problématique du surbooking et surtout de rappeler les possibilités de recours pour les passagers qui en sont victimes.

Pour rappel, si le passager se présente à temps à l'embarquement avec une réservation de vol et des documents de voyage valables et ne peut embarquer en raison d'une surréservation ou pour des motifs opérationnels et s'il ne renonce pas volontairement à son siège, il a droit à:

- au choix, le remboursement du billet ou le réacheminement vers la destination finale dans les meilleurs délais ou à une date ultérieure à sa convenance et l'assistance en matière de nourriture, boissons, hôtel si nécessaire en attendant le vol suivant jusqu'au lendemain;
- communications téléphoniques, mail, fax;
- une compensation entre 250 et 600 euros suivant la distance du vol.

Ces matières sont réglées par le règlement européen 261/2004, le refus d'embarquement en particulier dans son article 4. La cellule Droits des passagers de la Direction générale du transport aérien au sein du SPF Mobilité contrôle la bonne application de ce règlement eu égard aux obligations des compagnies aériennes pour les passagers ayant déposé plainte.

En ce qui concerne votre deuxième question, la commissaire européenne en charge des Transports, Mme Adina Valean, a annoncé une proposition de modification de la directive Droits des passagers d'ici fin 2023. Dans le contexte de la toute proche présidence belge du Conseil de l'Union européenne, je veillerai à ce que ces modifications aillent dans le sens d'une meilleure protection des usagers aériens, pour autant que ces textes soient déposés et puissent être traités dans l'espace-temps assez limité qui sera le nôtre vu l'approche de la fin de la législature européenne.

14.03 **Patrick Prévot (PS)**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Vous avez scrupuleusement répondu aux deux volets de ma question.

La commissaire européenne devrait venir avec une modernisation de ce règlement européen qui devrait être en faveur du droit des consommateurs. On ne peut que s'en réjouir. Je profite de l'occasion pour vous demander d'être très vigilant si ces dossiers arrivent sur la table dans le cadre de la présidence belge.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De zijdelingse afstand tussen voertuigen en fietsers op de openbare weg" (55038402C)**

15 **Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La distance latérale entre les véhicules et les cyclistes sur la voie publique" (55038402C)**

15.01 **Joris Vandenbroucke (Vooruit)**: Mijnheer de minister, als fietser is het soms ronduit angstwekkend als auto's en vrachtwagens rakelings voorbijrazen. Nochtans bepaalt de wegcode dat een bestuurder een zijdelingse afstand van ten minste één meter moet laten tussen zijn voertuig en de fietser of de bestuurder van een tweewielige bromfiets. Buiten de bebouwde kom bedraagt de zijdelingse afstand ten minste anderhalve meter.

In de praktijk zien we dat hier weinig of geen controles op gebeuren en dat deze regel vaak met de voeten wordt getreden. Wellicht is een deel van de weggebruikers zich ook gewoon niet bewust van het bestaan van die anderhalvemeterregel.

In Spanje en Frankrijk bestaat deze regel ook én heeft men een verkeersbord in het leven geroepen om bestuurders daarop te wijzen en hen daaraan te herinneren. Iedereen die wel eens in Frankrijk komt, zal het *Je dépasse – 1,5m*-bord naast sommige departementale wegen al hebben opgemerkt.

Overweegt u zo'n verkeersbord dat aangeeft dat het verplicht is om voldoende afstand te bewaren ten aanzien van fietsers ook bij ons in te voeren? Waarom wel of niet?

Worden er controles uitgevoerd op de afstandsbeplating van één meter in de bebouwde kom en anderhalve meter buiten de bebouwde kom, zoals voorzien in de Wegcode? Op welke manier gebeurt dat? Hoeveel boetes werden in de laatste jaren hiervoor uitgeschreven?

Hebt u zicht op de effectiviteit van een dergelijk verkeersbord op het gedrag van automobilisten in landen als Frankrijk en Spanje? Ik ben zelf niet bepaald het type fietser dat in Frankrijk cols beklimt, maar fervente fietsers die vaak in Frankrijk en Spanje fietsen hebben mij laten weten dat het opvallend is hoe bestuurders in die landen ruime afstand bewaren ten aanzien van fietsers, in tegenstelling tot de bestuurders in België.

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Vandenbroucke, net als u vind ik de veiligheid van de fietsers heel belangrijk. We moeten alles doen om hen beter te beschermen en hun leven gemakkelijker te maken.

Het algemene principe is dat het ofwel om een verkeersregel gaat, ofwel om een verkeersbord. Deze regel die we in België toepassen, maakt ook consensus met de gewesten die verantwoordelijk zijn voor het plaatsen van de verkeersborden. De combinatie van beide zou tot een inflatie van de verkeersborden kunnen leiden omdat het de indruk wekt dat alleen de verkeersregels die ook door borden worden aangeduid belangrijk zijn. Er zijn dan ook geen plannen om zo'n bord in de Wegcode op te nemen. Dit is overigens, behoudens een vergissing van mijnentwege, evenmin het geval in Spanje en Frankrijk. In die landen worden bestuurders op de afstandsregels gewezen met behulp van informatieborden. Het gaat met andere woorden om een vorm van sensibilisering, iets wat ik zeer genegen ben. Er bestaan ook bepaalde voorbeelden langs onze Belgische wegen. Dit is echter een bevoegdheid van de gewesten.

Voor uw vragen over de controle moet ik u verwijzen naar de minister van Binnenlandse Zaken. De FOD Mobiliteit is niet bevoegd voor de controle.

Ik kan geen uitspraken doen over het mogelijke effect van de informatieborden in Spanje. Ik zal dat met veel aandacht nakijken omdat het leven van de fietsers gemakkelijker maken en beter beschermen voor mij een prioriteit is.

15.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Bedankt voor de verduidelijking dat het om een informatiebord gaat, een soort sensibiliserend bord en dus geen officieel verkeersbord. Dat wist ik niet. U zegt dat er ook van die borden op de Belgische wegen staan. Behoudens vergissing langs mijn kant, heb ik die nog nooit gezien langs onze wegen, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Frankrijk, waar ik afgelopen zomer nog was.

U hebt gelijk dat het eigenlijk een bevoegdheid van de gewesten is. We zullen de vraag stellen aan de Vlaamse minister of zij daarvoor openstaat. We zullen ook de bevoegde minister in verband met de controles en de boetes verder bevragen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

16 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre record de vols en avion cet été" (55038414C)

16 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het recordaantal vluchten in de zomer van 2023" (55038414C)

16.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, lors de la dernière séance plénière de l'année parlementaire, en juillet dernier, je vous avais adressé une question d'actualité relative au prix du billet d'avion. En effet, une étude de Greenpeace révélait alors la grande différence entre le prix d'un ticket de train et celui d'un billet d'avion, toujours en faveur de l'avion.

Depuis lors, de nouveaux chiffres m'interpellent: rien que durant le mois de juillet, il y a eu plus d'un million de vols en Europe. C'est une première depuis 2019, soit avant la pandémie de covid-19.

Si on peut se réjouir du fait que de nombreux voyageurs font désormais le choix du voyage en train, on ne peut nier la progression du secteur aérien, et encore moins l'ampleur de son coût climatique et environnemental.

Le développement de l'offre ferroviaire est donc un levier crucial pour promouvoir la mobilité douce, et c'est un combat que vous portez depuis le début de la législature. Mais, comme Greenpeace le rappelle, ce n'est pas le seul levier: il faut, d'une part, travailler sur le prix du train et, d'autre part, renforcer l'harmonisation des systèmes de vente et de billetterie, non pas seulement en Belgique, mais à travers l'Europe.

Le Soir signait un reportage cet été, dont la conclusion est malheureusement limpide: il faut rendre le voyage en train en Europe plus facile et moins cher si on veut véritablement concurrencer l'avion.

Monsieur le ministre, existe-t-il une concertation avec vos homologues afin de doter l'Europe d'une véritable stratégie ferroviaire commune? Ou existe-t-il, au moins, un travail de concertation visant une harmonisation des billetteries et des systèmes de vente?

La présidence belge à venir du Conseil européen n'est-elle pas une opportunité pour promouvoir une Europe de la mobilité douce et du train? Que prévoyez-vous dans ce cadre?

16.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, comme vous le savez, mon ambition est de faire du train la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique mais aussi – soyons ambitieux car nous avons besoin d'ambition en la matière – en Europe. En Belgique, de plus en plus de voyageurs se tournent vers le train comme mode de déplacement pour voyager et je m'en réjouis. Les chiffres qui concernent les déplacements de loisir sont tout à fait positifs. Pour les déplacements en heure de pointe, ils le sont un peu moins mais cela s'explique par le phénomène du télétravail post-covid.

De plus, les trains de nuit font leur retour en force. Dès le mois de décembre, un nouveau train de nuit reliera Bruxelles à Berlin. Le Nightjet, par exemple, se rendra dans la capitale allemande trois fois par semaine et même sept jours sur sept à partir de 2024. Cette nouvelle liaison fera également arrêt à Francfort et Cologne. Ce sont autant de belles destinations pour un *city trip*, quel que soit le sens.

Le train de nuit, c'est une alternative durable, agréable et confortable pour parcourir l'Europe. Plus qu'un mode de déplacement, c'est déjà le début du voyage. Pourquoi en avril? Comme vous le savez, le gouvernement et puis le Parlement ont adopté sur ma proposition la toute première loi en matière de soutien aux trains de nuit. C'est une première européenne qui a pour objectif de soutenir le développement de l'offre ferroviaire nocturne au départ ou à destination de la Belgique et de répondre à la demande importante que suscitent les trains de nuit. Comme vous le voyez, il y a déjà des résultats concrets.

La Belgique joue donc un rôle moteur pour développer des liaisons ferroviaires entre les grandes villes européennes et elle continuera de le faire notamment par mon action au niveau européen pour rendre le cadre de subsides et le cadre légal toujours plus favorables aux trains de nuit, avec des tarifs encore plus attractifs pour les voyageurs ainsi qu'une plus grande facilité pour acheter un billet. Je pense que ce dernier point est un enjeu majeur.

Je me réjouis également de l'arrivée de la présidence belge du Conseil européen lors de laquelle je soutiendrai et défendrai bien évidemment une politique européenne favorisant les déplacements en train et la promotion de la mobilité active, notamment en défendant le déploiement de liaisons ferroviaires internationales entre grandes villes européennes mais aussi avec des discussions autour du *ticketing*, la possibilité d'acheter des billets de train internationaux. Ces dossiers seront mis à l'agenda du Conseil informel que j'aurai le plaisir d'organiser en avril à Bruxelles. Ils feront l'objet de débats avec la Commission européenne et mes collègues de toute l'Europe. J'espère, dans ce cadre-là, pouvoir replacer le dossier en haut de l'agenda de la future Commission européenne.

16.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous avez parlé de loisirs. J'aurais pu mettre cette question en relation avec une autre que je vous ai posée lors de la précédente commission où je m'étais réjoui avec vous de la très grande flexibilité de la SNCB pour organiser les déplacements en matière de loisirs en Belgique et permettre une offre grandissante dans ce cadre également. C'était déjà une très bonne nouvelle.

Nous passons maintenant à l'échelon européen. Je me réjouis une fois encore de votre réponse et de vos ambitions, en ce compris lorsque nous assumerons la présidence du Conseil de l'Europe le semestre prochain. Enfin, je vais retenir votre leitmotiv qui gagne en ambition, puisque jusqu'ici vous nous parliez du train comme colonne vertébrale de la Belgique; dorénavant, vous nous parlerez du train comme colonne vertébrale de l'Europe.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings à vélos pour les employés de la SNCB" (55038423C)

17 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsenstallingen voor het NMBS-personeel" (55038423C)

17.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, nous redescendons sur terre avec une question un peu plus pragmatique qui ne concerne pas seulement les vélos, mais les vélos utilisés par les employés de la SNCB. C'est une question qui fait suite à des interpellations que j'ai reçues de la part d'employés de la SNCB. Je donnerai deux exemples.

À Bertrix, plusieurs employés adeptes du vélo pour se rendre à leur travail ont demandé à disposer d'un *rack* pour parquer leur vélo. Demande refusée par la direction. À Arlon, les employés qui viennent à vélo, faute d'un local ou d'un parking adéquat, rangent leurs vélos dans un local destiné à un autre usage, ce qui n'est quand même pas pratique.

Ces exemples sont sans doute représentatifs d'une problématique qui touche les employés SNCB dans toutes les régions de la Belgique.

Monsieur le ministre, je voudrais un soutien pour ces travailleurs qui font le choix d'une mobilité douce et je me permets donc de relayer leur demande d'infrastructures adaptées. Ces employés œuvrent chaque jour à améliorer le service ferroviaire belge et à renforcer la mobilité douce. Leur octroyer les moyens de changer leur propre mobilité me semblerait donc cohérent.

La SNCB dispose-t-elle d'une vue d'ensemble sur les infrastructures vélo disponibles pour ses employés? Existe-t-il une volonté au sein de la SNCB et une stratégie structurée pour favoriser le développement du vélo-travail, ou d'autres options de mobilité douce, auprès de ses employés?

De votre côté, comment soutenez-vous la mise en place d'infrastructures vélo pour les travailleurs au sein de l'entreprise?

17.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, je confirme à M. Vajda que le vélo est un moyen de déplacement efficace et qui met de bonne humeur, excepté lorsqu'on vous le vole, mésaventure qui nous est arrivée à tous deux très récemment.

Les chemins de fer placent la mobilité durable au cœur de leurs activités et cela vaut également pour la mobilité des travailleurs de la SNCB (et d'Infrabel). La SNCB décourage l'utilisation de la voiture en ne permettant pas à son personnel d'utiliser une voiture de service à des fins privées et en n'accordant aucune indemnité kilométrique pour l'usage de sa propre voiture en tant qu'indemnité de trajet domicile-travail.

Par contre, des remboursements de trajets en train, voire des tickets de train gratuits sont offerts et, depuis cette législature, un remboursement des trajets domicile-lieu de travail en vélo, première manière d'encourager l'utilisation du vélo.

En 2022, 4 823 employés de la SNCB ont bénéficié de cette nouvelle indemnité vélo qui n'est pas rien. Un système de location de vélos a également été introduit en 2023 et environ 2 300 employés y ont souscrit et loué un vélo qu'ils utilisent pour leurs déplacements quotidiens. Mais il faut aussi une politique d'accès à des parkings de sécurité adaptés, comme souligné.

À ce titre, le badge personnel des travailleurs de la SNCB donne accès à tous les parkings vélos avec contrôle d'accès au même titre que les détenteurs d'un abonnement. Pour des initiatives spécifiques au bénéfice du personnel des chemins de fer, une enquête est régulièrement menée auprès du personnel cycliste.

Les critères établis pour décider de l'aménagement d'un espace pour les stationnements vélos spécifiques pour le personnel sont: au moins 30 membres du personnel sont employés dans le bâtiment et au moins 15% de celui-ci se rend au travail avec le vélo au moins 1 jour sur 5.

Il s'agit de déterminer les priorités d'équipement en matière de parking vélo. Cette enquête sera à nouveau organisée au cours de l'année 2024, mais je vous rejoins sur le fait qu'il est plus que possible et utile de rendre la vie beaucoup plus facile aux cyclistes quotidiens qui sont des cheminots.

17.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. On se plaint rarement de ce qui fonctionne bien. Vous avez donc raison de rappeler que la SNCB décourage la voiture et favorise les déplacements en vélo par le paiement d'indemnités ou la possibilité de location de bicyclettes. C'est déjà une très bonne chose.

Reste le problème concret des parkings. J'entends qu'une sensibilisation prend effet et je m'en réjouis. J'apporterai un tout petit bémol: si j'ai bien compris votre réponse, on parlerait d'aménagement particulier pour des gares employant au moins trente personnes. Vous conviendrez que cela concerne les grandes gares et les grands centres, mais pas les petites gares. C'est un léger regret que j'émets, mais je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ordehandhaving in het station van Brussel-Zuid" (55038437C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie in het Zuidstation" (55038465C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpak van de onveiligheid te Brussel-Zuid" (55038508C)
- Khalil Aouasti aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Brussel-Zuid" (55038849C)

18 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le maintien de l'ordre à la gare de Bruxelles-Midi" (55038437C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation de la gare du Midi" (55038465C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre l'insécurité à la gare de Bruxelles-Midi" (55038508C)
- Khalil Aouasti à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Bruxelles-Midi" (55038849C)

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

Diverse media berichtten enige tijd geleden over de enorme overlast en criminaliteit in en rond het station van Brussel-Zuid. De aanleiding hiertoe was een schrijven van de CEO van de NMBS, Sophie Dutordoir, die de alarmbel luidde en diverse instanties vroeg om de handen in elkaar te slaan om de problemen aldaar aan te pakken.

Net als uw federale collega Annelies Verlinden en diverse andere politieke verantwoordelijken ontving ook u in uw hoedanigheid van minister van Mobiliteit een brief van de NMBS-CEO.

Erkent u de problemen die de CEO in haar schrijven aanhaalde?

Heeft u over de problematische situatie in het station van Brussel Zuid intussen contact gehad met de CEO van de NMBS? Zo ja, wat was het resultaat van dit contact? Zo neen, waarom niet en zal er alsnog een onderling overleg plaatsvinden?

Heeft u met andere instanties of politieke verantwoordelijken (collega's) contact gehad naar aanleiding van de alarmkreet van de NMBS? Zo ja, met wie, wanneer en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet en zullen er alsnog contacten plaatsvinden?

Welke maatregelen heeft u sinds uw aantreden als minister van Mobiliteit genomen om de problemen in en rond het station Brussel-Zuid het hoofd te bieden?

Deelt u de analyse van de CEO van de NMBS die stelt dat de NMBS een gebrek aan middelen en bevoegdheden heeft om adequaat te kunnen handelen?

Bent u bereid extra budgetten beschikbaar te stellen om de aangehaalde problemen aan te pakken? Zo ja, hoeveel en wanneer? Hoe zullen deze worden aangewend?

Zal u specifiek bij uw collega minister van Binnenlandse Zaken aandringen op een snelle aanvulling van de onvolledige invulling van het voorziene personeelskader bij de SPC?

Welke persoonlijke maatregelen zal u vanuit uw eigen bevoegdheid van minister van Mobiliteit nog nemen om de veiligheid in het station Brussel-Zuid te verhogen? Op welke termijn zal dit gebeuren?

18.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le président, en ce qui me concerne, c'est une question qui avait été introduite fin août/début septembre suite au problème d'actualité rencontré à la gare du Midi. La question a un peu évolué puisqu'il y a eu une réaction dont il faut souligner la rapidité et les rapprochements qui ont eu lieu entre les différents niveaux de pouvoir pour apporter une réponse cohérente à ce problème grave de sécurité en gare du Midi.

Je vais, si vous le permettez, monsieur le ministre, actualiser ma question et vous demander de nous faire rapport du suivi des actions conjointes menées par les différents niveaux de pouvoir et nous indiquer l'évolution de ces actions, principalement en ce qui concerne votre compétence.

Je répéterai toutefois trois des questions initiales: la gare du Midi est-elle le seul point d'attention pour ce type de problématique? Le caractère international de la gare doit-il impliquer que celle-ci bénéficie d'un statut identique à celui de l'aéroport de Zaventem, par exemple? La concertation avec vos collègues et les autres niveaux de pouvoir vous a-t-elle paru suffisante?

18.03 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, deze zomer was er wekenlang commotie rond de veiligheidssituatie in Brussel-Zuid. Toen kwam uw regering met een actieplan rond het station. Dat bevatte onder andere de opening van een nieuwe politiepост in Brussel-Zuid, extra investeringen in netheid, maar ook de plaatsing van extra camera's.

Daarover had ik graag wat duidelijkheid gekregen.

Welke rol is daarbij weggelegd voor de NMBS? Welke nieuwe taken moet zij vervullen? Wat betekent dit voor de bezetting van het personeel? Zullen er ook extra Securail-agenten ingezet worden?

Wat de extra camera's betreft, over hoeveel toestellen gaat het? Wat is het budget daarvoor? Hoe wordt alles gefinancierd?

18.04 Khalil Aouasti (PS): Monsieur le ministre, effectivement, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts depuis le 7 septembre dernier. Moi qui suis bruxellois de toujours, et qui connaît bien la gare du Midi, j'ai envie de dire que dans ce dossier, on a fait, on va défaire et on va refaire. En effet, on a parlé d'un

commissariat de police qui, dans ma jeunesse, existait déjà au sein de la gare du Midi. Vous n'êtes pas responsable du "défaire", mais vous serez responsable du "refaire".

J'ai plusieurs questions pour vous, monsieur le ministre. C'est le 18 septembre que le premier ministre a indiqué que le département de l'Intérieur, la police fédérale, la SNCB se concerteraient quant au lieu et à la date d'installation d'un tel commissariat dans la gare. Quels ont été les critères retenus? A qui incombera le coût de la prise en charge de ce commissariat? Sera-ce notamment la SNCB? Lui est-il demandé de mettre à disposition un local qui, à mon sens, existe déjà? Quel est le calendrier prévu? Dans le cas où ce commissariat venait à être installé en dehors de la gare, un point de contact et d'accueil serait-il garanti à l'intérieur de celle-ci? Je dois rappeler qu'un commissariat existe déjà juste en face de la gare du Midi.

Des décisions spécifiques ont-elles été prises en ce qui concerne le déploiement d'agents Securail dans la gare? Quelle sera la coopération de ces agents avec les services de police? Quelle sera leur implication dans le nouveau dispositif?

Pouvez-vous nous fournir de plus amples informations sur la stratégie d'adaptation de l'infrastructure et sur le calendrier? Qu'en est-il de la rénovation des bâtiments de la SNCB et d'Infrabel situés dans le périmètre de la gare du Midi et dont l'inoccupation constitue aussi un facteur qui contribue au sentiment d'insécurité? Des décisions ont-elles été prises à ce sujet? Le cas échéant, concernent-elles le nouveau siège de la SNCB avenue Fonsny? Ici encore, pouvez-vous nous fournir le calendrier de ces projets?

Des mesures spécifiques sont-elles envisagées au sujet des lignes internationales et de la frontière Schengen située au terminal Eurostar?

Enfin, une approche intégrée similaire pour la gare de Bruxelles-Nord est-elle actuellement discutée?

18.05 **Minister Georges Gilkinet:** Geachte commissieleden, de veiligheid in en rond het station van Brussel-Zuid is voor mij een belangrijk onderwerp, bovendien is het actueler dan ooit, zowel voor de voltallige federale regering als voor de bevoegde Brusselse overheden.

De trein kan enkel een aantrekkelijk vervoermiddel zijn wanneer de veiligheid is gegarandeerd en reizigers zich veilig voelen. Daarvoor moet de overheid instaan.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om mijn tevredenheid uit te drukken over de goede samenwerking tussen alle betrokken partijen bij het complexe vraagstuk.

Il est essentiel pour moi de faire de la gare du Midi, qui est un des points d'entrée internationaux les plus importants en ce qui concerne les transports ferroviaires, un lieu plus accueillant. C'est sans doute la gare la plus importante du réseau. C'est la porte d'entrée en Belgique de nombreux voyageurs étrangers, mais aussi de nombreux navetteurs belges qui la fréquentent tous les jours.

De brief van de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, werd – zoals u weet – beantwoord met een actieplan bestaande uit 22 acties. Het actieplan is uitgewerkt door het Nationaal Crisiscentrum in samenwerking met de federale regering, de Brusselse regering, de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis en de NMBS.

Graag ga ik dieper in op een aantal acties.

Monsieur Vajda, je voudrais insister sur le format original de cette réunion et sur son approche multidisciplinaire, impliquant différents niveaux de pouvoir. C'est ainsi que nous devons travailler.

Monsieur Auast, une antenne de police va être réinstallée dans la gare du Midi. C'est justifié par rapport aux milliers de personnes qui la fréquentent quotidiennement. Le lieu exact doit encore être déterminé au moyen d'un dialogue entre la SNCB, qui fournira les locaux, et les services de police. Un budget spécifique a été libéré durant le dernier conclave budgétaire pour couvrir les frais d'installation. Par ailleurs, les patrouilles de police – tant de la police locale que de la Police des chemins de fer – vont être renforcées. Vous savez aussi que nous avons demandé d'augmenter de 25 unités – et c'était nécessaire – le nombre d'effectifs de la Police des chemins de fer.

Voilà pour le volet sécurité/police. Je vous invite à interroger également Mme Verlinden, qui pourra vous répondre encore plus concrètement que moi.

Le deuxième volet est celui de la prévention. Pour moi, c'était une dimension importante. Nous avons travaillé sur cet aspect avec le ministre-président de la Région de Bruxelles-Capitale et le ministre Maron. Une meilleure coopération s'établira entre les équipes régionales d'assistance, chargées de traiter des problèmes de drogue, de santé publique ou de logement, mais également de l'accueil des mineurs non accompagnés. La prévention passera aussi par une amélioration de l'éclairage et de l'information aux nombreux voyageurs étrangers qui débarquent – à charge de la SNCB –, ainsi que par une revalorisation des espaces publics et l'adaptation des infrastructures pour augmenter le sentiment de sécurité dans le quartier, notamment par l'accès à des toilettes.

Monsieur Aouasti, le plan relatif aux infrastructures reprend de nombreuses mesures qu'il me sera difficile de détailler ici, mais je puis vous dire qu'elles sont regroupées en dispositions organisationnelles, en initiatives qui visent à augmenter le sentiment de sécurité et à limiter les nuisances et en mesures techniques.

S'agissant des bâtiments de la SNCB et d'Infrabel, autre volet important, les deux entreprises publiques prévoient de construire à court terme un nouveau siège social. Pour sa part, la SNCB prévoit de regrouper toutes ses directions sur un seul site, dans l'ancien bâtiment du tri postal sis avenue Fonsny. De la sorte, beaucoup de surfaces de foncier pourront être libérées, de manière à régénérer le quartier de la gare du Midi. Ces espaces libérés pourront accueillir des fonctions urbaines qui manquent pour le moment dans le quartier, telles que des espaces verts, du logement, des équipements collectifs – par exemple des écoles –, afin que ce quartier devienne un lieu de vie agréable, convivial et sûr. Cela nécessitera une coordination avec la Région et les deux communes concernées.

Ce projet rendra aussi plus claires et lisibles les entrées actuelles de la gare, tout en créant une nouvelle entrée et en proposant un ensemble de commerces, équipements et services qui animeront et sécuriseront l'espace public. Ce chantier, si tout va bien, devrait démarrer en 2024, une fois toutes les questions de permis réglées.

Quant au terminal Eurostar, les portiques de contrôle électronique (*e-gates*), qui vont y être installés le seront à la demande de la police et afin de respecter certaines obligations européennes de contrôle. Ce n'est pas lié spécifiquement à la sécurisation de la gare du Midi. C'est un autre dossier, que nous traitons avec la ministre de l'Intérieur.

Enfin, le plan d'action interne de la SNCB reprend également la gare du Nord pour laquelle elle a aussi des contacts avec ses partenaires, comme c'est le cas pour toutes les gares. Les autorités communales ont par ailleurs créé une fonction de coordinateur pour la gare du Nord et ses environs, qui est financée par la Région mais qui doit encore être activée.

Er was ook een vraag over het gebruik van camera's. De camera'systemen van de Brusselse politie en de NMBS in en rond het station zullen beter op elkaar worden afgestemd zodat zij beiden toegang tot alle beelden zullen krijgen, met respect voor de wetgeving betreffende de bescherming van het privéleven. Dat zal ook het geval zijn voor de camera's aan andere NMBS-stations, dit met de steun van een specifiek budget dat werd vrijgemaakt tijdens het budgettair conclaaf.

Netheid is uiteraard ook een belangrijk aandachtspunt van het actieplan. Het station en de omgeving zullen regelmatig worden schoongemaakt. Tags en graffiti zullen systematisch worden verwijderd. Er komen ook noodtoiletten voor daklozen.

Al deze verschillende acties moeten van Brussel-Zuid opnieuw een aangename omgeving maken waar mensen graag de trein nemen.

Tot slot, voeg ik hier nog aan toe dat we in het begrotingsconclaaf hebben beslist om bijkomende middelen vrij te maken voor de veiligheid in en rond Brussel-Zuid. De opvolging van het actieplan wordt nu via een maandelijks overleg gecoördineerd door het Nationaal Crisiscentrum. Acties zullen vanzelfsprekend bijgestuurd worden in overleg met de betrokken partners indien dat nodig zou blijken.

C'est un plan tout à fait concret et nécessaire. La méthode qui consiste à mettre autour de la table des niveaux de pouvoir différents ainsi que différents ministres du gouvernement fédéral est intéressante. Le plan est financé grâce aux moyens obtenus dans le cadre du conclave. Il n'y a plus qu'à le mettre en œuvre. Vous pouvez compter sur mon action et celle de mon cabinet pour concrétiser tout cela dans les meilleurs délais.

18.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt een overzicht gegeven van de 22 acties die aangekondigd werden. Op zich hoor ik dat allemaal graag, maar ik bedenk wel dat al die aankondigingen nu komen, terwijl het veiligheidsprobleem al veel langer bestaat.

Ik vraag mij daarom af in welke mate en op welke termijn die acties uitgerold zullen worden. *The proof of the pudding is in the eating*, wordt soms gezegd, en dat zal ook voor die actiepunten gelden. Ik kijk bijvoorbeeld naar de aangekondigde 25 bijkomende eenheden voor de Spoorwegpolitie. Wij vragen daar al jarenlang naar bij de minister van Binnenlandse Zaken, zelfs al aan haar voorganger, toenmalig minister De Crem. Die eenheden worden al heel lang aangekondigd, maar in de praktijk zien wij het tegenovergestelde, want tussen 2020 en 2022 zien we bij de Spoorwegpolitie een daling van exact 25 eenheden. We vragen ons dus af in welke mate die actiepunten realiseerbaar zijn.

Er zitten een aantal goede elementen tussen, waarover ik nog aparte vragen heb ingediend, die nog hangende zijn. Onder de goede zaken vernoem ik als voorbeeld de elektronische controles. De vraag is in welke mate dat uitgerold zal worden. Dat zullen we verder opvolgen.

18.07 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Début septembre, lorsqu'un cri d'alarme a été lancé au sujet de la gare du Midi, on pouvait vraiment craindre que chaque ministre concerné – Intérieur, Justice, Mobilité, Grandes villes – ou chaque niveau de pouvoir – la commune de Bruxelles, la Région bruxelloise – se cache et renvoie vers la responsabilité des autres.

Vous avez déclaré dans la presse que l'heure n'était pas à rechercher des responsabilités ou à demander à l'autre d'agir, mais bien à se concerter. Je me réjouis que vous me confirmiez que cette concertation a eu un effet plus que positif et concret. Chacun a finalement bien joué son rôle. Il faut rendre justice à tous les intervenants. Chacun a accepté cette concertation et propose un plan d'action concret.

Le plan est prêt. Il commence à être mis en œuvre. Un commissariat va être réinstallé au sein de la gare du Midi. Le plan va s'étendre aux abords de la gare. C'est de la gestion de l'urbanisme, et ce, jusqu'à la gare du Nord. Je me réjouis de vos réponses. Nous allons surveiller le suivi de cette mise en œuvre.

18.08 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, dit dossier is bij uitstek een gedeelde verantwoordelijkheid. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Brusselse politiezones dragen een grote verantwoordelijkheid. Het is logisch dat de NMBS een steentje moet bijdragen. Het gaat over een van de grootste stations van het land, maar de NMBS kan natuurlijk niet een Brussels probleem oplossen. De NMBS heeft immers als kerntaak reizigers te vervoeren en niet het openbaar domein te bewaken.

Toch kijk ik uit naar de uitvoering van de aangekondigde maatregelen. Ik hoop samen met u dat die al een verschil kunnen maken. Eén aspect mis ik nog in de aangekondigde maatregelen van de regering: een versterking van Securail. Die wordt al langer gevraagd. Securail heeft nood aan duidelijkere procedures, een versterking van haar uitrusting en mogelijkheden, met heldere regels voor interventies. Er is daarvoor een resolutie hangende. Dus ook op dat front is er nog werk aan de winkel.

18.09 Khalil Auasti (PS): Monsieur le ministre, j'entends qu'il y a les volets prévention et sécurité. J'interrogerai Mme la ministre de l'Intérieur sur la création non pas d'un commissariat de police mais bien une antenne au sein de la gare du Midi. Il faudra en vérifier les heures d'ouverture, l'accessibilité, les dispositifs et les moyens d'action de la police pour venir sur place et répondre aux besoins.

Il y a aussi les invests qui doivent être consentis par la SNCB pour son siège social mais aussi pour les

autres immeubles.

Monsieur le ministre a parlé d'un grand projet de réaménagement urbain et l'on peut se réjouir des investissements de la Région bruxelloise dans ce quartier sur la base des bâtiments d'Infrabel et de la SNCB. Si les travaux du siège et le permis seront bientôt délivrés pour la SNCB, pour Infrabel ce n'est pas encore le cas.

En matière de sécurité, je suis heureux qu'enfin la gare du Nord ait aussi sa part du gâteau.

Je tiens aussi à sensibiliser à une évolution dont j'ai le sentiment qu'elle n'est pas assez prise en compte. Ce n'est peut-être pas directement votre responsabilité, monsieur le ministre: les gares routières qui se développent à côté des gares du Midi et du Nord prennent de plus en plus d'espaces qui ne sont pas pensés pour accueillir autant de circulation et autant de passagers. Cela pose aussi des problèmes d'aménagement urbain. Il va falloir y repenser dans le plan global. Il y a aussi des problèmes de sécurité. Il y a la gare ferroviaire mais les gares routières des gares du Midi et du Nord prennent de l'ampleur. Il va falloir s'y atteler.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur Aouasti, vous avez beaucoup parlé de la gare du Nord. Vous avez une question au point 33 de l'agenda sur la gare du Nord. On aurait peut-être pu joindre les deux questions.

Cela dit, je livre quelques informations aux collègues présents pour que chacun puisse se situer par rapport à la suite de nos travaux. M. Cogolati a demandé à reporter ses deux questions n° 55038519C et n° 55038521C. Il en va de même pour Mme Zanchetta pour ses questions n°s 55038547C et 55038569C. Il en va également de même pour les questions jointes n°s 55038817C et 55038818C de Mme De Jonge. Certains collègues comme M. Thiébaud ou M. Freilich sont absents et j'ignore s'ils vont pouvoir nous rejoindre.

[19] Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beperken van de toegang tot de Belgische stations" (55038471C)

[19] Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La restriction des accès aux gares belges" (55038471C)

[19.01] Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Tijdens een interview in De Ochtend op Radio 1 gaf nationaal drugcommissaris Ine Van Wymersch aan dat volgens haar drie elementen cruciaal zijn in de strijd tegen het druggebruik en de onveiligheid in- en rond de stations: politie & Justitie, hulpverlening & preventie en tot slot het bekijken/aanpassen van de infrastructuur.

Volgens de drugcommissaris zijn er te veel toegangswegen tot, en blinde plekken in- en rond diverse stations. Het nationaal drugcommissariaat zou daarom al een vraag tot het herbekijken van de infrastructuur aan de NMBS en Infrabel gericht hebben.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de vraag tot het herbekijken van de infrastructuur door het nationaal drugcommissariaat? Wanneer werd deze vraag ontvangen? Welke specifieke aspecten worden reeds onderzocht? Zijn er reeds (voorlopige) conclusies beschikbaar? Zo ja, welke? Zo neen, wanneer zal dat het geval zijn?

Welke externe partners werden betrokken of geraadpleegd bij dit onderzoek? Welke spectrum heeft het onderzoek? Enkel de Brusselse stations of alle stations? Worden enkel de infrastructurele aspecten onderzocht of alsook mogelijke alternatieven en de daaraan verbonden kosten?

Hoe staat de minister tegenover het idee om de toegang tot de stations, perrons en treinen afhankelijk te maken van het bezit van een geldig vervoerbewijs? Wordt hierover, ook wat betreft het kostenaspect, onderzoek gevoerd? Zo ja, wat is de stand van zaken wat dat onderzoek betreft?

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Trossters, de bijstand die het nationaal drugscommissariaat heeft aangeboden, betreft een analytische ondersteuning van de situatie, met name op basis van de informatie die door de verschillende partners wordt verstrekt. De infrastructuurmaatregelen werden in dit stadium nog niet besproken met het commissariaat maar wel met andere partners.

De NMBS heeft in haar actieplan maatregelen opgenomen, zoals het wegwerken van donkere zones en andere elementen die overlast in de hand kunnen werken en een impact hebben op het veiligheidsgevoel. Het actieplan van de regering heeft alleen betrekking op wijk Brussel-Zuid, maar de *best practices* die daaruit zijn voortgekomen kunnen worden uitgebreid naar andere stations en stationsomgevingen, zoals al het geval is voor de maatregelen van de NMBS.

In overeenstemming met de verplichtingen in het openbaar dienstcontract heeft de NMBS haar ticketcontroles voor het instappen in de treinen opgevoerd. Andere maatregelen worden onderzocht, maar het is belangrijk dat stations en zeker het Zuidstation een multimodale pool blijven. Ook het nationale spoorwegnet moet open en vlot toegankelijk zijn.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

20 **Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van zwaardere wagens op de verkeersveiligheid" (55038481C)**

20 **Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence des véhicules lourds sur la sécurité routière" (55038481C)**

20.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dit is een onderwerp dat we al een aantal keren hebben aangeraakt in deze commissie, ook naar aanleiding van een resolutie die ik samen met collega Parent heb ingediend rond het gebruik van Lisa Cars of Light & Safe Cars.

Vias onderzocht alle letselgevallen tussen 2017 en 2021 en kon een duidelijke parallel trekken tussen de tendens van zwaardere, hogere en krachtigere wagens en het risico van dodelijke verwondingen. Vias toont daarmee aan dat zwaardere wagens ons leiden naar een verkeersveiligheid met twee snelheden. De verkeersveiligheid voor wie zich in zo'n grote zware wagen verplaatst gaat erop vooruit, maar voetgangers, fietsers en personen in een kleinere wagen hebben volgens die studie tot 30 % meer kans op een dodelijke verwonding.

Het is aan het Parlement om met deze conclusies aan de slag te gaan. Laten we wagens groeien, ook al blijven ze het grootste deel van de tijd stilstaan of vervoeren ze slechts één persoon, of gaan we een andere richting uit? Dat is wat we met onze resolutie willen bereiken. We vragen daarin om als overheid een beleid uit te tekenen dat daarin een rol kan spelen. We moeten zelf het goede voorbeeld geven met ons wagenpark, maar ook onze rol spelen op Europees niveau voor normen die leiden naar veiligere en zuinigere wagens.

Hoe onthaalt u deze studie? Welke beleidsmaatregelen ziet u nodig om deze tendens te keren?

20.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, ik heb de studie van Vias institute waarnaar u verwijst met grote belangstelling gelezen. De conclusies ervan zijn heel duidelijk. Ik had zelf aan Vias gevraagd om die studie te realiseren.

Net als u vind ik het belangrijk dat de veiligheid van automobilisten en hun passagiers niet wordt vergroot ten koste van de veiligheid van de kwetsbaarste weggebruikers met wie zij de weg delen. In dat opzicht zou het verminderen van het gewicht van auto's zeker een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Hetzelfde geldt voor het brandstofverbruik van voertuigen en de uitstoot van broeikasgassen. De toename van de voertuigmassa is een van de factoren die bijdragen tot de stijging van de CO₂-uitstoot als alle andere factoren gelijk blijven.

Daarom heb ik namens België, samen met minister van Klimaat Khattabi, gevraagd om bij de herziening van de CO₂-uitstoot van lichte voertuigen rekening te houden met de energie-efficiëntie van voertuigen en hun massa. De besprekingen hebben geleid tot de goedkeuring van nieuwe normen in april 2023. Tijdens de onderhandelingen kregen wij echter te weinig steun voor de kwestie van brandstofefficiëntie en massa en uiteindelijk werden die elementen niet opgenomen. Ik kan u echter verzekeren dat ik ons standpunt zeker zal herhalen tijdens de komende discussies over dit onderwerp op Europees niveau.

Wat betreft de veiligheid van voertuigen, ongeacht hun massa, is het goed eraan te herinneren dat er op Europees niveau goed rekening wordt gehouden met de veiligheid van de kwetsbaarste weggebruikers in het kader van de aanscherping van de regelgeving. De Europese verordening 2019/2144 inzake de algemene veiligheid van voertuigen bepaalt dat alle nieuwe auto's vanaf juli 2024 uitgerust moeten zijn met een geavanceerd noodremsysteem en vanaf juli 2026 met een gelijkwaardig systeem voor voetgangers en fietsers.

Tot slot, kunnen automobilisten naast via de regelgeving voor voertuigen ook via de autobelastingen worden aangemoedigd om lichtere voertuigen te kopen. Onlangs werden via mijn Waalse collega Philippe Henry initiatieven in die richting genomen met de herziening van de verkeersbelasting. Wat de autofiscaliteit in het algemeen betreft, nodig ik u uit om contact op te nemen met de minister van Financiën voor zaken die betrekking hebben op bedrijfswagens en met mijn collega's van de gefedereerde entiteiten voor alle voertuigen.

20.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ben het met u eens dat de conclusie van de studie heel duidelijk is. Op het gebied van verkeersveiligheid zijn er zaken die we kunnen en moeten doen. Als het gaat over de plaats van de wagen op de weg, denk ik aan de scheiding van verkeersstromen. We moeten ervoor zorgen dat wegen heel leesbaar zijn zodat alle weggebruikers heel goed weten waar hun plaats is. Dat is natuurlijk iets waarvoor ook een aantal hefbomen op het regionale niveau liggen. We kunnen en moeten daarvoor echter in de nieuwe wegcode ook een aantal aanzetten geven.

Ik ben het met u eens dat er twee zaken zijn inzake zwaardere wagens. Ten eerste, is de verkeersveiligheid heel belangrijk. Het is dus goed dat we blijven bekijken hoe we op het Europese niveau, maar ook binnen België, een aantal reglementen kunnen opnemen. We moeten onze resolutie dus toch nog eens onder de loep nemen. Ten tweede, de uitstoot van CO₂ is hoger bij zwaardere wagens. Ik betreur het dan ook te horen dat u samen met minister Khattabi een aantal zaken op de Europese tafel hebt gelegd, maar daar te weinig steun gekregen hebt. Groen zal echter altijd een voortrekker blijven om op alle mogelijke manieren de CO₂-uitstoot te verlagen. Ook dit zal dus zeker vervolgd worden.

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

21 **Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveilige nieuwe vertrekprocedure LINDA bij de NMBS en de gevolgen daarvan" (55038636C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveiligheid van de LINDA-vertrekprocedure bij de NMBS" (55038667C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het project inzake de LINDA-vertrekprocedure" (55039133C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De LINDA-vertrekprocedure" (55039605C)

21 **Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité liée à la nouvelle procédure de départ LINDA à la SNCB et ses conséquences" (55038636C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité liée à la procédure de départ LINDA de la SNCB" (55038667C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet relatif à la procédure de départ LINDA" (55039133C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ LINDA" (55039605C)

21.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, LINDA is geen voornaam maar een nieuwe procedure die een tijdje geleden werd ingevoerd. Daarbij moet de treinbegeleider gebruikmaken van een smartwatch. Dat slimme horloge moet het mechanisme met de sleutel vervangen. De treinbegeleider moet een signaal geven aan de machinist dat de trein veilig kan vertrekken.

Maar het systeem werkt niet goed genoeg om veilig te worden bevonden; dat is althans wat het personeel ons zegt en zij zijn de specialisten op het terrein. Het systeem is onbetrouwbaar gebleken. Treinen vertrekken zonder begeleiders of met open deuren. Treinen vertrekken met de begeleider aan boord, maar zonder dat hij of zij het signaal gegeven heeft. Dit gebeurde al verschillende keren, recent nog in Verviers op 14 september 2023.

De spoorbonden tillen hier vrij zwaar aan. Ze hebben gelijk, de veiligheid van de reizigers en van het personeel staat immers op het spel.

Daarover heb ik een aantal vragen.

Bent u op de hoogte van het veiligheidsrisico van de nieuwe vertrekprocedure LINDA? Zo ja, sinds wanneer? Waarom moest er een nieuwe vertrekprocedure komen? Was de vorige niet veilig genoeg?

Welk bedrijf heeft die procedure ontworpen? In opdracht van wie gebeurde dat? Werd er een openbare aanbesteding voor uitgeschreven? Wat zal de totale kostprijs zijn voor de uitrol?

Heeft de DVIS een goedkeuring gegeven voor deze procedure? Zo ja, wanneer en op basis waarvan?

Kunt u zelf bevestigen dat dit een veilige procedure is? Is er een back-upprocedure voor het geval LINDA niet naar behoren functioneert?

21.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik heb in het verleden al meermaals vragen gesteld over de LINDA-vertrekprocedure. Ik heb nog nieuwe vragen hierover.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 609 bleek uit een tussentijdse evaluatie dat de kostprijs rond de 3 miljoen euro lag. Wat zijn de huidige totale kosten die specifiek aan het LINDA-project werden besteed?

Liggen deze kosten 100 % ten laste van IT-dochteronderneming Ypto? Zo niet, dan krijg ik graag een uitsplitsing van welke entiteit welke kosten in verband met het LINDA-project ten laste nam.

Was het IT-bedrijf van de heer Aghassi, waarmee Ypto een consultancyovereenkomst afsloot, betrokken bij het LINDA-project? Zo ja, welke inbreng of diensten leverden zij desgevallend met betrekking tot dit LINDA-project? Wat zijn desgevallend het aantal uren en de daaraan verbonden

vergoedingen die hieraan, specifiek met betrekking tot het LINDA-project, voor het IT-bedrijf van de heer Aghassi werden gespendeerd?

Wat is de huidige evaluatie van de LINDA-vertrekprocedure? Verloopt deze naar algemene tevredenheid of zijn er nog bepaalde minpunten of werkpunten die dienen te worden weggewerkt?

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat treinbegeleiders hun certificaat verloren nadat hun trein niet op de correcte manier vertrok? Zo ja, over hoeveel treinbegeleiders ging het? Wat waren de verschillende oorzaken van het niet naleven van de correcte LINDA-procedure? Kwam de veiligheid van de treinreizigers bij deze onregelmatigheden in het gevaar? Zo ja, op welke manier?

Op welke manier werd daar een onderzoek naar gedaan? Welke aspecten werden onderzocht? Werd het betrokken personeelslid of een vertegenwoordiger daarbij gehoord?

Op welke manier kan een treinbegeleider die zijn certificaat verliest dit terug behalen? Welke stappen of procedures dient hij of zij of te doorlopen?

Onderschrijft u de uitspraken van de NMBS-woordvoerder, die zegt dat de LINDA-vertrekprocedure zijn goede werking bewezen heeft?

21.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, mijnheer Troosters, het nieuwe systeem LINDA garandeert een uniforme procedure, minder risico's op seinvoorbijrijdingen en dus een grotere veiligheid voor reizigers en treinpersoneel. Het gaat bovendien om een uniforme procedure ongeacht het station en het type rollend materieel.

Sinds de invoering van de vertrekprocedure LINDA in februari 2023 is deze procedure al meer dan 10 miljoen keer correct verlopen. Dit zijn ongeveer 40.000 dagelijkse vertrekken. Er zijn effectief 10 incidenten die het voorwerp van onderzoek hebben uitgemaakt, maar die stellen geenszins de vertrekprocedure LINDA ter discussie. Er komen ook steeds verfijningen.

Volgens de *outcome* van het wijzigingsbeheers-systeem werd de invoering van LINDA niet als een substantiële wijziging met betrekking tot exploitatieveiligheid geëvalueerd. Vandaar dat de DVIS, onze controleur qua veiligheid, geen advies moest geven, maar deze dienst is wel nauw betrokken. Er is een dagelijkse monitoring van het systeem. Wanneer zich een probleem voordoet met de LINDA-applicatie, kan de treinbegeleider mondeling de gedane verrichtingen overmaken aan de treinbestuurder volgens een reglementair voorgeschreven procedure.

Wanneer de betrokken bediende persoonlijk en individueel een risico veroorzaakt heeft voor de spoorwegveiligheid, wordt het incident geanalyseerd. Tijdelijk kan het brevet preventief ingetrokken worden. Vervolgens vindt een onderzoek plaats. Onderzoeken gebeuren steeds op dezelfde manier. De betrokken bediende schrijft een verklaring van de feiten en/of wordt gehoord door de leidinggevende. In het geval van de LINDA-vertrekprocedure worden de datalogs geraadpleegd en indien beschikbaar de datatelemetrie van het rollend materieel. Ook de betrokken treinbestuurder en/of eventueel ander treinbegeleidingspersoneel kan gehoord worden. Vervolgens wordt lokaal nagegaan of de voorgeschreven procedures werden gevolgd door de betrokken bediende. Op centraal niveau wordt door de dienst Veiligheids- en kwaliteitsbeheer nagegaan of er nog verdere onderzoeken nodig zijn.

Een attest van begeleider van reizigerstreinen stelt een treinbegeleider in staat ingezet te worden als boordchef van een trein en dus veiligheidskritieke taken uit te oefenen. Een treinbegeleider waarvan het attest wordt ingetrokken, zal dus nog steeds treinen kunnen begeleiden en commerciële taken verrichten, maar geen veiligheidskritieke taken. Voor het bekomen van een attest moet de treinbegeleider aantonen gekwalificeerd en vakbekwaam te zijn. Vandaag bestaat de procedure erin dat de betrokken bediende medisch en psychisch geschikt verklaard wordt en de vakbekwaamheid positief wordt beoordeeld.

LINDA wordt dus positief geëvalueerd en de enkele incidenten worden zo benut om de procedure nog performanter en veiliger te maken. De technische analyse is nog in uitvoering.

21.04 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik vind het nogal raar dat u zo positief

bent. Dat is immers in strijd met wat ik hoor op het terrein. De vakbonden hebben hierover namelijk een alarmbelprocedure gelanceerd. Het is dus vreemd dat u vindt dat er bijna geen incidenten zijn, wij horen namelijk andere dingen op de werkvloer.

We hopen dat het niet leidt tot ongevallen, want daar draait het natuurlijk om. Het moet veilig zijn en het mag geen effect hebben op de vertragingen. Een klein probleem kan al snel tot een cascade aan vertragingen leiden. Dat is iets waarover het personeel zich zorgen maakt.

U hebt ook weer heel wat vragen niet beantwoord, mijnheer de minister.

21.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, een aantal vragen zijn niet beantwoord: alles wat Ypto betreft en de eventuele tussenkomsten van het consultancybedrijf van de heer Agassi. Dat verbaast me echter niet. We komen er echter straks nog op terug.

Wat LINDA zelf betreft, heb ik de huidige kostprijs ook niet gehoord. Die zal ik misschien nog schriftelijk opvragen, tenzij die nog gewoon 3 miljoen euro bedraagt?

Het feit blijft dat ik u hoor zeggen dat deze procedure iets 'garandeert'. Deze procedure garandeert echter helemaal niets. Er zijn immers al een tiental incidenten gebeurd. Het is ook niet onafhankelijk van station, want bepaalde plaatsen geven meer aanleiding tot incidenten dan andere. Het is zelfs zo dat er een bepaalde voorspelbaarheid is. In een aantal stations kan men op voorhand al weten dat de procedure fout loopt. Daarvan bestaan zelfs filmopnames, men filmt hoe het misloopt en kan dan perfect meevolgen.

Ik hoor u zeggen dat die incidenten worden gebruikt om de performantie op te waarderen, maar ik zie incidenten die er tijdens de proefperiode, heel lang geleden, ook al waren. Dezelfde incidenten doen zich opnieuw voor. Waarin het opwaarderen of het verder performant maken dan zit, weet ik niet.

Alleszins, elk incident is er een te veel. Ook daar heb ik geen antwoord op gekregen, maar elk incident vormt een risico voor treinreizigers. Eén incident is al te veel, want dat kan fataal zijn.

Ik hoop dat men zowel bij de NMBS als daarbuiten zijn hoofd niet in het zand blijft steken en dat men niet blind is voor de problemen die er zijn. Ik hoop ook dat men zeer voorzichtig is met het nemen van maatregelen tegenover treinbegeleiders. Wanneer een treinbegeleider zelf de regels overtreedt of er zijn voeten aan veegt, is het logisch dat er wordt ingegrepen, maar de vraag is of het ligt aan het falen van de treinbegeleider of aan het falen van het technische systeem. Ik zou daar zeer voorzichtig mee zijn. Ik hoop dat men snel oplossingen kan vinden voor de problemen die blijkbaar steeds terugkeren.

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

22 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een nationaal fietsregister" (55038665C)

22 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'un registre national des vélos" (55038665C)

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

Volgens Le Soir en Sudinfo heeft minister Gilkinet bevestigd dat het Mybike-systeem in Brussel vanaf januari zou uitgebreid worden naar heel het land. De minister zou zich daarbij baseren op de succesvolle samenwerking tussen de gewesten in het Overlegcomité.

Hoewel er op nationaal niveau slechts één databank zal zijn, zou elk gewest zijn eigen site hebben en zijn eigen communicatie over het onderwerp organiseren.

1. Kreeg de minister de formele bevestiging van het Vlaams gewest dat de uitrol van het Mybike-

systeem in januari 2024 ook in Vlaanderen zal gerealiseerd zijn?

2. Welk is de voorziene federale kostprijs voor de uitbreiding van het Mybike-systeem over heel het land?

22.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, in antwoord op uw eerste vraag: nog niet, maar ik hoop dat wij nog deze week het akkoord kunnen krijgen van de Vlaamse regering. De drie andere regeringen gaan akkoord. De vier ministers gaan akkoord over het project myBike, dat begin 2024 in werking zal treden.

In antwoord op uw tweede vraag, de federale overheid draagt de kostprijs van de centrale databank, die beheerd wordt door de FOD Mobiliteit. De kostprijs bedraagt 105.000 euro in 2022 en 86.000 euro per jaar vanaf 2023. Daarnaast werken mijn collega-ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie mee aan het succes van myBike. Over de kosten in hun beleidsdomeinen kan ik mij echter niet uitspreken. De gewesten staan in voor de kosten van het gebruikersportaal, de helpdesk en het drukken en verdelen van stickers.

De bedoeling is een meer effectieve en efficiënte strijd tegen fietsdiefstal, want een gestolen fiets is voor de eigenaar een nachtmerrie.

22.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Deze week, daaronder versta ik ongeveer nu. Dat vind ik zeer goed nieuws. Ik hoop dat het effectief snel uitgerold kan worden in januari 2024, want persoonlijk vind ik dat een zeer goed project.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55038666C)**

23 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55038666C)**

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

De NMBS heeft het station van Tienen op haar vastgoedsite gezet. Men wil het station, waarvan perrons 2 en 3 momenteel overwoekerd worden door onkruid, in erfpacht geven aan iemand die het renoveert en er een uitbating wil voorzien.

Heeft de NMBS over haar plannen contact gehad met infrastructuurbeheerder Infrabel?

Zo ja, wat was de inhoud? Werd er aangedrongen op actie vanwege Infrabel inzake het meters hoge onkruid? Met welk resultaat?

Zo neen, zal de NMBS nog contact nemen met Infrabel? Wanneer?

Werd/wordt de stad Tienen op enige wijze betrokken bij de plannen van het stationsgebouw?

23.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de NMBS heeft mij naar aanleiding van deze vraag het volgende laten weten.

Het voorbije jaar vonden er meerdere fysieke overlegmomenten over het stationsgebouw en de omgeving plaats tussen de NMBS en het Tiense stadsbestuur, aangevuld met digitale overlegmomenten en telefonische contacten. Er is continu met Infrabel overlegd over de stationsomgeving van Tienen, gelet op de werken die daar werden uitgevoerd en nog worden uitgevoerd. Deze werken worden immers samen uitgevoerd door de twee overheidsbedrijven. Zo wordt ook samen met Infrabel bekeken om het onkruid op de perrons te verwijderen.

Voor de volledigheid wil ik nog meegeven dat de NMBS een erfpachtpartner zocht voor het stationsgebouw en niet voor het volledige station, inclusief sporen en perrons, zoals uw vraag lijkt te doen uitschijnen.

23.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoord. Ik heb de vraag inderdaad misschien slecht geformuleerd, maar ik had wel degelijk een goed begrip van de situatie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Question de Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes à répétition rencontrés sur la ligne 97 Quiévrain-Mons" (55038695C)

24 Vraag van Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende problemen op lijn 97 Quiévrain-Bergen" (55038695C)

24.01 Éric Thiébaut (PS): *Monsieur le ministre, je ne compte plus le nombre de fois où je vous ai interpellé pour dénoncer les problèmes à répétition que rencontrent les navetteurs de la ligne 97 entre Quiévrain et Mons, pour se diriger vers Bruxelles.*

Bien qu'une lueur d'espoir existait suite à l'annonce qu'un budget de 55 millions d'euros serait investi sur les lignes 96 et 97 pour la période 2022-2024, force est de reconnaître que sur le terrain, la situation ne s'améliore guère.

Depuis la rentrée scolaire, je suis interpellé tous les jours. Le manque de places aux heures de pointe, les retards récurrents, ainsi que l'utilisation de vieilles voitures peu confortables sur cette ligne 96 suscitent encore et toujours la colère des navetteurs.

Des habitants de ma commune, à Hensies, sont parfois contraints de courir pour ne pas rater leur correspondance en gare de Mons ou Saint-Ghislain. Trop souvent ils le font d'ailleurs en pure perte, car le train pour rentrer chez eux est purement supprimé. C'est tout bonnement inacceptable.

Les utilisateurs de la ligne 96 Quiévrain-Mons-Bruxelles attendent des mesures concrètes, avec des résultats visibles sur le terrain.

Quelles réponses pouvez-vous leur apporter?

Comment expliquez-vous les couacs à répétition sur la ligne Quiévrain-Mons malgré les investissements annoncés fin de l'année dernière?

Comment expliquez-vous que certains trains circulent toujours avec une composition réduite alors que les navetteurs sont toujours plus nombreux sur cette ligne?

Où en est la mise en service des nouvelles voitures M7?

Concernant les problèmes rencontrés sur le site de maintenance, qu'en est-il de votre annonce relative à un "plan d'action mis en œuvre pour améliorer la situation dans les meilleurs délais"?

24.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Thiébaut, le faible niveau de ponctualité sur toutes les lignes, et en particulier sur les lignes 96 et 97, est un problème que je prends très à cœur. Ce 23 septembre, un représentant de mon cabinet, accompagné de représentants de la SNCB et d'Infrabel, est allé à ma demande à la rencontre des navetteurs de ces lignes pour entendre leur vécu et les expériences difficiles qu'ils rencontrent chaque jour, mais aussi pour envisager avec eux les solutions déjà en cours et encore à mettre en œuvre pour améliorer cette ponctualité. Il ressort de cette réunion que les utilisateurs ne veulent pas ou plus de mesures éphémères. Ils attendent des mesures structurelles. Et pour cela, les travaux ont déjà débuté.

Je vous avais précédemment annoncé des investissements à concurrence de 55 millions d'euros entre 2022 et 2024 sur ces lignes. Durant la présentation du 23 septembre, où vous étiez présent, si je suis bien informé, des navetteurs ont expliqué que les travaux d'infrastructure sur les lignes leur ont redonné l'espoir d'une amélioration et de la conservation de ces lignes à l'avenir. Il ne s'agit évidemment pas d'investir autant de moyens pour ensuite les fermer. Ce ne serait pas de la bonne gestion. Nous ne l'envisageons donc pas, tout au contraire. Ces lignes font partie des contrats signés avec la SNCB et Infrabel. Les participants ont pu constater également le rétablissement de trains de voyageurs le week-end ainsi que l'arrivée de quelques nouvelles voitures M7.

Ces quelques notes structurelles positives sont le fruit d'un important travail réalisé sous cette législature. Ce sont les premières étapes de la concrétisation des nouveaux moyens réinvestis dans le rail qui, petit à petit, diffusent leurs effets sur l'ensemble du réseau.

Je suis évidemment conscient que tous ces nouveaux investissements ne vont pas répondre à très court terme à la situation vécue par les voyageurs. Cependant, comme évoqué par les navetteurs, nous ne travaillons plus sur l'éphémère. Nous préparons l'avenir avec des améliorations qui pourront se faire ressentir année après année. À titre indicatif, le nouveau contrat de service public prévoit le remplacement de 50 % du matériel roulant de la SNCB d'ici 2032. Le nouveau contrat de performance d'Infrabel prévoit la disparition des ralentissements de vitesse dus à un mauvais état de la voie d'ici 2030.

Les voyageurs verront des améliorations d'année en année et au-delà de cette législature. Cela ne résoudra peut-être pas le problème immédiat des personnes qu'on a rencontrées mais cela garantit par contre de belles perspectives dans les années futures et pour la mobilité en général.

En ce qui concerne les questions plus opérationnelles, les représentants de la SNCB et d'Infrabel ont pris bonne note du vécu et des cas concrets présentés lors de la session du 23 septembre. De mon côté, je me suis assuré que ces revendications ont pu arriver dans les mains des bonnes directions des deux entreprises. Mon cabinet a d'ailleurs sollicité l'obtention de quelques réponses aux problématiques soulevées en vue de pouvoir participer, avec ces réponses, à la prochaine rencontre avec les voyageurs. Cette rencontre aura pour objectif d'apporter plus de transparence sur les actions entreprises et sur le travail que la SNCB et Infrabel réalisent chaque jour dans les coulisses du rail pour tenter de redresser la situation sur ces lignes et sur toutes les autres lignes.

Soyez assurés que la ponctualité imparfaite des trains de 2023 est une réelle préoccupation pour moi et pour les deux entreprises. Les problèmes que nous rencontrons aujourd'hui sont malencontreusement la conséquence de plans d'économies imposés à plusieurs reprises ces dernières années à la SNCB et à Infrabel. C'est aussi la conséquence d'une absence de vision de long terme. Aujourd'hui, nous en disposons. Nous avons pu mettre un terme à cette situation. Il faut maintenant reconstruire et rétablir toute la mécanique industrielle des deux entreprises. C'est à cela que nous travaillons avec les voyageurs dont je salue l'engagement au bénéfice de leurs lignes et de la mobilité.

24.03 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Effectivement, j'ai participé avec un représentant de votre cabinet à la réunion organisée par navetteurs.be concernant les problématiques des lignes 96 et 97. On a appris ce jour-là que certains problèmes provenaient du fait qu'on utilisait de nouvelles voitures et qu'il y avait une espèce de maladie de jeunesse qui devait se faire. Dans ma commune où il y a deux arrêts de cette ligne, on a eu ces derniers temps trois pannes de train avec fermeture des passages à niveau, etc. Le problème sur cette ligne, c'est que souvent des trains sont purement et simplement supprimés et que, parfois, le train s'arrête à Saint-Ghislain au lieu de terminer à Quiévrain, ce qui laisse beaucoup de navetteurs, et en particulier des étudiants, dans l'embarras. Je reçois les messages des parents qui sont fâchés. Ces derniers temps, le problème est plus aigu que d'habitude. Je me dois donc de vous interpeller à ce propos.

Je me demande aussi s'il n'y a pas lieu de revoir la longueur des lignes. La ligne Quiévrain-Liège, par exemple, est très longue et, dès qu'il y a un souci à un arrêt, c'est toute la ligne qui subit le retard. Certains opérateurs, chez Infrabel notamment, m'ont demandé s'il ne serait pas opportun de revoir la longueur de cette ligne et de revenir peut-être, comme par le passé, à des navettes plus courtes. Un train entre Quiévrain et Mons, par exemple, est assuré une fois par heure durant le week-end. Je reviendrai certainement avec cette question dans les semaines qui viennent pour voir s'il n'y a pas moyen de changer des choses à ce niveau-là et d'améliorer la ponctualité de ces lignes en les segmentant.

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

De **voorzitter**: De heer Freilich is niet aanwezig voor zijn vraag nr. 55038698C

25 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De EDC-kaart binnen het openbaar vervoer" (55038725C)

25 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La carte EDC dans les transports en commun" (55038725C)

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

Ruim 125.000 personen met een beperking zijn de dag van vandaag in het bezit van een European Disability Card (EDC). Ze tonen er hun erkenning van een handicap mee aan. Verder geeft de kaart hen recht op voordelen in hun vrije tijd, zoals korting op een inkomticket voor een museum of betere toegang tot attracties in een pretpark of op andere plaatsen.

Sinds 1 juni 2023 is binnen de FOD Sociale Zekerheid, DG Personen met een handicap, een EDC-coördinator aangesteld. Zijn opdracht bestaat er vooral in om de ontwikkeling, uitbreiding en promotie van de EDC voor te zetten.

Binnen het openbaar vervoer kan de EDC-kaart een belangrijke rol spelen.

- 1. Heeft u/uw kabinet/FOD Mobiliteit reeds contact gehad met de aangestelde EDC-coördinator? Zo ja: wanneer en wat was de inhoud van dit contact? Zo neen, zal u daartoe een initiatief nemen? (en zo ja, wanneer?)*
- 2. Welke rol ziet u weggelegd voor de EDC binnen het openbaar vervoer?*
- 3. Welke initiatieven zal u nemen om het gebruik van de EDC te implementeren binnen het openbaar vervoer waarvoor u bevoegd bent? (trein & nationale luchthaven)*

25.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, alle maatregelen die bijdragen tot het meer toegankelijk maken van het openbaar vervoer, steun ik vanzelfsprekend. Dat geldt evenzeer voor de EDC-kaart.

Ik verwijs hierbij graag naar de passage uit het openbardienstcontract waarin bepaald staat dat de NMBS personen met een handicap kan vrijstellen van de boordtoeslag op vertoon van de European Disability Card. Die mogelijkheid hangt af van de resultaten van het proefproject dat in acht landen van de Europese Unie wordt uitgevoerd en van het daaruit voortvloeiende voorstel van de Europese Commissie. Het gaat om de internationale erkenning van die kaart, met name op basis van een gemeenschappelijk uitgifteprincipe.

Momenteel gebruikt de NMBS de EDC nog niet, omdat de criteria voor de toekenning ervan nog fundamenteel verschillen van land tot land. Het idee is om eerst op het Europese niveau een consensus over de criteria te bereiken. In afwachting daarvan heeft mijn kabinet al contacten gehad met de EDC-coördinatoren om informatie te delen.

25.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik twijfel er niet aan dat toegankelijkheid, ook tot het openbaar vervoer, een absolute prioriteit is voor iedereen.

Over dat proefproject in verschillende Europese landen hebben we het eerder al gehad. In het verleden heb ik al opgeroepen om niet te blijven wachten op die resultaten. Niets belet om nationaal al initiatieven uit te rollen.

Ik ben dan ook blij te vernemen dat er op zijn minst al overleg heeft plaatsgevonden met de EDC-coördinator. Ik vind namelijk dat de EDC een zeer belangrijke rol te spelen heeft en zeer verdienstelijk werk kan afleveren in de strijd voor meer toegankelijkheid tot het openbaar vervoer en in de maatschappij in het algemeen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de Khalil Aouasti à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bancs de la gare de Bruxelles-Nord" (55038822C)

26 Vraag van Khalil Aouasti aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De banken in het station Brussel-Noord" (55038822C)

26.01 **Khalil Aouasti** (PS): Monsieur le ministre, voici bientôt une année, les voyageurs de la gare de Bruxelles-Nord ont constaté que les bancs en bois historiques situés sur les quais étaient progressivement retirés et remplacés par un modèle en métal moins respectueux du patrimoine – malgré la mobilisation de citoyens opposés à ce projet. Les bancs en bois ont ensuite été rendus disponibles à la vente sur internet.

En décembre 2022, vous nous indiquiez que les bancs n'étaient pas protégés au moment où cette décision a été prise. Or, début juillet 2023, le gouvernement bruxellois a décidé de placer la gare du Nord sur la liste de sauvegarde de la Région – ceci entraînant la préservation de l'aspect général de la gare et, ce faisant, de ses bancs en bois. Notons que, dans l'intervalle, environ 50 de ces bancs ont été vendus à une entreprise privée.

Monsieur le ministre, dans quelle mesure l'inscription de la gare du Nord sur la liste de sauvegarde de la Région bruxelloise implique-t-elle de revoir la décision de remplacer les bancs en bois? La SNCB travaille-t-elle à restaurer l'aspect général des quais, impacté par le retrait des bancs? Qu'en est-il de la cinquantaine de bancs déjà vendue?

Des mesures sont-elles envisagées par la SNCB pour protéger l'aspect général de la gare de Bruxelles-Nord et, en général, des nombreuses gares qui disposent de bancs similaires qui offrent un patrimoine et un cachet particuliers?

26.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Aouasti, nous avons déjà débattu de ce sujet lors de la commission Mobilité de décembre dernier, mais c'est avec plaisir que je répéterai ou compléterai ma réponse. La SNCB investit un total de 42 millions d'euros au niveau de la gare du Nord en respectant ce patrimoine exceptionnel, cet impressionnant bâtiment Art déco. En 2020, la SNCB a décidé de réaliser des travaux ciblés pour encore améliorer la sécurité, le confort et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, y compris sur les quais.

L'inscription d'un bâtiment sur une liste de sauvegarde permet de constater une situation de fait au moment de la visite des experts de l'agence en charge de l'inscription et ne demande pas de revenir à une situation antérieure, cela signifie que ce qui a été réalisé par la SNCB jusqu'à ce moment reste valable. Cela a été tellement bien fait que cela a permis cette reconnaissance en tant que patrimoine, nous n'avons pas détruit le patrimoine. Cela dit, la SNCB se conformera évidemment aux prescriptions qui découleront de l'inscription sur la liste de sauvegarde

En 2022, une entreprise a été chargée de la rénovation des quais en gare de Bruxelles-Nord, le démontage des bancs faisait partie de cette mission. Le traitement postérieur de ces derniers a été laissé au libre choix de cet entrepreneur. Comme je l'ai dit en début de réponse, il s'agit, quoi qu'il en soit, de préserver un superbe patrimoine Art déco de cette gare importante. Il est vrai que tout à l'heure, nous parlions de la gare du Midi. Je ne voudrais pas vexer les Schaerbeekoïses et privilégier les Anderlechtoïses et Saint-Gilloises, évidemment.

Le **président**: Merci, monsieur le ministre. De la gare du Nord, nous nous sommes étendus un petit peu mais c'est bien normal.

26.03 **Khalil Aouasti** (PS): On s'étend un peu et c'est naturel car l'aspect patrimonial est important, cela a été dit et je pense que monsieur le ministre est sensible à ces questions. Je suis heureux que cette liste de sauvegarde permette de mettre peut-être un stop à quelque chose qui allait commencer et qui – même si réalisé correctement – ne permettait pas de maintenir un patrimoine tel qu'il préexistait.

Je serai heureux de voir quelles seront les suites données à cette inscription sur la liste de sauvegarde par la firme chargée d'exécuter les travaux et quelles suites elle réservera aux bancs restants qui n'ont pas encore été remplacés.

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

27 **Samengevoegde vragen van**

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij skeyes" (55038840C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij skeyes" (55038886C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij skeyes" (55039110C)

27 **Questions jointes de**

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tensions sociales chez skeyes" (55038840C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève chez skeyes" (55038886C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève déposé chez skeyes" (55039110C)

27.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een tijdje geleden werd een stakingsaanzegging ingediend door de luchtverkeersleiders, vanwege problemen die al een hele tijd aanslepen. Het gaat over een planningsmechanisme dat in 2019 werd ingevoerd. Daarop kwam toen al heel veel reactie. Er waren toen ook acties van het personeel. Uiteindelijk hebben de vakbonden dat planningssysteem toen goedgekeurd, met als afspraak dat het na een jaar zou geëvalueerd worden. Het ging immers over een voorstel waarover de mensen niet erg tevreden waren.

Daarna kwam de coronacrisis en werd de testfase verlengd. Ondertussen is er nog steeds geen discussie over dat nieuwe voorstel. ACV Transcom spreekt zelfs over illegale praktijken, omdat er eigenlijk geen akkoord meer is.

Bent u op de hoogte van het sociaal conflict bij skeyes? Is er een bemiddelaar aangesteld? Hebt u contact opgenomen met skeyes en de sociale partners? Zijn er vandaag voldoende luchtverkeersleiders in dienst bij skeyes om het drukke luchtverkeer in goede banen te leiden? Hoeveel vte's zijn er vandaag in dienst? En hoeveel waren er de voorbije vijf jaar?

Mijnheer de minister, mijn tweede vraag is een vervolg daarop. Ondertussen is er al een vergadering geweest, is er bemiddeling geweest, maar eigenlijk is het nog steeds niet in orde.

Ik wil nog even het accent leggen op de mensen waarover het gaat. Luchtverkeersleiders hebben geen job als een andere. Ze moeten ervoor zorgen dat we allemaal op een veilige manier kunnen vertrekken. Ze moeten soms ingaan tegen de economische belangen van luchtvaartmaatschappijen. Het is een job die een opperste vorm van concentratie vereist. Men moet dus in goede gezondheid zijn om het luchtverkeer te beveiligen. Men mag dus ook absoluut niet vermoeid geraken tijdens een shift. Een onoplettendheid kan zware gevolgen hebben. Een menselijk planningssysteem is dan ook een voorwaarde voor een veilig en performant luchtvervoer. Net dat loopt nu fout door het hele planningssysteem. Wat werd er afgesproken na de verzoeningsvergadering?

Er is ook een duidelijke vraag van de vakorganisaties naar de rol van de FOD WASO, want die zegt onbevoegd te zijn om controles uit te voeren bij skeyes omdat daar een commerciële activiteit wordt uitgeoefend. Volgens skeyes is de FOD WASO wel bevoegd, aangezien men onder de arbeidswet van 1971 valt. Dat impliceert dat er geen enkel orgaan is dat skeyes controleert over de toepassing van de arbeidswetgeving. Kunt u verduidelijken welk controleorgaan bevoegd is bij skeyes voor de arbeidswetgeving? Worden er daar wel controles uitgevoerd?

Volgens de bonden weigert skeyes om een personeelsbehoeftenplan op te stellen. Klopt het dat skeyes weigert zo'n plan te publiceren, waarin het aantal beschikbare vte's en het aantal nodige vte's per unit opgenomen zijn? Ondanks de duidelijke verwijzingen in het arbeidsreglement stelt skeyes dat de verkeersleiders niet onder de vijf dagenweek vallen. Hierdoor wordt het gegarandeerd aantal rustdagen

op jaarbasis niet gerespecteerd. Bent u hiervan op de hoogte?

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

De drie vakbonden bij luchtverkeersleider Skeyes hebben een stakingsaanzegging ingediend. De stakingsaanzegging eindigt op 5 oktober waarna mogelijke acties niet uit te sluiten vallen. Ze doen dit uit onvrede over het nieuwe planningsmechanisme dat na het aflopen van een proefperiode onveranderd verder zou worden gehanteerd. Verder zou er ook onvrede bestaan over mogelijke aanpassingen aan het systeem van de arbeidsduurvermindering.

Wat is de huidige stand van zaken betreffende het bovenvermeld conflict bij Skeyes?

Wat zijn de resultaten van de evaluatie van het nieuwe planningsmechanisme die na de proefperiode zou gemaakt worden?

Wanneer geen akkoord bereikt kan worden tussen personeel en directie: welke maatregelen zal de minister nemen om alle reizigers hun vlucht te kunnen garanderen?

27.03 Minister Georges Gilkinet: Geachte commissieleden, skeyes heeft mij gemeld dat de stakingsaanzegging van de drie vakorganisaties rond het planningsmechanisme werd ingediend op 19 september 2023. De problematiek werd al besproken in een werkgroep die maandelijks samenkwam sinds januari. Het syndicale statuut van skeyes voorziet in een interne verzoeningsprocedure tussen de sociale partners, een procedure die inmiddels is opgestart. De bevoegdheid inzake de sociale dialoog komt toe aan het paritair comité van skeyes, zoals ingesteld middels de wet van 1991, en de werkgroepen opgericht in de schoot van het paritair comité in overeenstemming met het syndicale statuut.

Twee verzoeningsvergaderingen hebben al plaatsgevonden. Het nodige sociaal overleg, zoals voorzien in het syndicaal statuut wordt dus uitgevoerd. De aandacht voor continue aanwerving en vorming van verkeersleiders is een absolute prioriteit voor skeyes en voor de minister van Mobiliteit. Sinds 2015 werft skeyes nieuwe luchtverkeersleiders aan en leidt ze op tot het maximum van de beschikbare capaciteit. Momenteel zijn er 949 personeelsleden actief bij skeyes tegenover 845 in 2017. Ik verzeker u dat ik ervoor zorg dat de sociale dialoog plaatsvindt en door alle partijen wordt gerespecteerd.

27.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, dit is een cruciale vraag van de mensen op het terrein. Wie is bevoegd om ervoor te zorgen dat de wetgeving wordt gerespecteerd? U hebt daar niet op geantwoord. Dat is een groot probleem. Iemand heeft me vandaag nog gezegd dat er mensen zijn die tien nachtdiensten na elkaar moeten doen, dan een dag thuis zijn en opnieuw moeten beginnen.

De arbeidswetgeving, die zo belangrijk is opdat we op een veilige manier in het vliegtuig kunnen stappen, wordt niet gerespecteerd. U bent ervoor verantwoordelijk dat die vliegtuigen veilig kunnen vertrekken. Er bestaat een groot risico vanwege het enorme personeelstekort. Er is bovendien nog altijd geen oplossing voor het planningssysteem. Ik hoor van mensen op het terrein dat de planning die nu wordt doorgevoerd onwettig is, dat de wetgeving niet wordt gerespecteerd, dat niemand dat controleert.

Er bestaat een systeem dat de vermoeidheid in de hand werkt. Maar cabinepersoneel en verkeersleiders die te moe zijn, die mogen niet werken. De arbeidswetgeving wordt echter niet gerespecteerd. Ik hou mijn hart vast, er zullen ongelukken gebeuren als er niet dringend wordt ingegrepen. Er moet worden nagegaan wie bevoegd is voor de controles, zodat die mensen hun werk op een veilige manier kunnen doen.

Wat het aantal personeelsleden betreft, heb ik het nog eens nagevraagd. U zegt dat er meer zijn, maar de verkeersleiders zijn nu met 77 mensen, terwijl er normaal 100 moeten zijn. Ze zijn dus permanent onderbemand. Dat is echt een cri du coeur van het personeel. Doe er iets aan en zorg ervoor dat ze op een veilige manier hun werk kunnen doen en niet oververmoeid moeten instaan voor een veilig luchtverkeer.

27.05 Frank Troosters (VB): Mevrouw Vindevoghel, misschien moet er eerst een dode vallen, dan zal de vivaldiregering meteen bijkomend personeel beloven.

Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Wij hebben geen nieuws van de heer Freilich in verband met zijn vraag nr. 55038847C.

28 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de Europese richtlijn voor rijbewijzen" (55038863C)

28 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification de la directive européenne relative aux permis de conduire" (55038863C)

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

Het Europees Parlement werkt momenteel aan de hervorming van de EU-rijbewijsregels. In een ontwerpverslag van het Franse EU-parlements lid Karima Delli wordt het gebruik van SUV-wagens op de korrel genomen.

Delli zint daarom op strengere regels voor SUV-rijders. Zo stelt ze voor om een speciaal rijbewijs B+ in te voeren voor personenauto's van meer dan 1.800 kilo. Bestuurders, die minimum 21 jaar oud moeten zijn, zouden dit rijbewijs B+ bovendien pas kunnen krijgen na een proeftijd van twee jaar met een normaal rijbewijs B.

Bijkomend pleit Delli voor een maximumsnelheid van 90 km/u voor beginnende bestuurders en een EU-breed ingevoerd puntenrijbewijs. Bovendien zou er nergens in Europa harder dan 130 km/u mogen gereden worden.

Heeft de minister kennis genomen van de voorstellen van het Franse EU-parlements lid?

Welke standpunten zal de minister ter zake innemen bij de onderhandelingen die het Europees Parlement met de EU-lidstaten zal voeren alvorens te komen tot definitieve Europese regels?

28.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, ik ben inderdaad op de hoogte van het voorstel van mevrouw Delli. Hoewel de voertuigen steeds vaker zijn uitgerust met allerhande rijhulpsystemen die kunnen bijdragen tot het vermijden van ongevallen of het verminderen van de ernst ervan, is het nodig om de tendens naar zwaardere voertuigen te doorbreken. Dat was ook mijn antwoord op de vraag van mevrouw Buyst enkele minuten geleden.

Het Europees Parlement heeft nog niet gestemd over een onderhandelingspositie. De standpunten van de verschillende politieke fracties lopen sterk uiteen. Het is daarom noodzakelijk om te wachten op het gevalideerde standpunt van de Europese Commissie vooraleer de door het Europees Parlement voorgestelde wijzigingen te onderzoeken.

28.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het goede nieuws is blijikbaar dat de standpunten binnen de Europese Unie nogal ver uit elkaar lopen.

Ik hoop alleszins dat de standpunten van het groene Franse EU-parlements lid, mevrouw Delli, niet zullen worden gedeeld door andere fracties.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: M. Ben Achour est retenu dans la commission des Relations extérieures, mais il va nous rejoindre dans quelques minutes.

29 **Samengevoegde vragen van**

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De (opnieuw) geschrapte S-trein Gent-Lokeren" (55038878C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gentbrugge, wijk zonder trein" (55039112C)

29 **Questions jointes de**

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La (nouvelle) suppression du train S Gand-Lokeren" (55038878C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Gentbrugge, une localité privée de trains" (55039112C)

29.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik weet niet of u de raamaffiches van de wijk reeds gezien hebt? (*De spreker toont een affiche*)

In Gentbrugge duiken er blijkbaar opvallende opsporingsberichten op. Ze kaarten aan dat een S-trein vermist is. Een actiegroep verspreidt affiches om de NMBS op te roepen opnieuw vaker halt te houden in de Gentse deelgemeente. Het is absurd dat er nu meer treinen stoppen in het weekend dan in de week. Zo luidt hun klacht.

Ik kreeg ook een brief van een pendelaar uit Gentbrugge. Hij schrijft: "Veel inwoners in Gentbrugge zijn bereid de overstap te maken naar duurzame mobiliteit: trein, tram, bus. Het station van Gentbrugge vormt daarbij een cruciale schakel. Normaal gezien stoppen er elk uur twee treinen in het station, zowel op week- als op weekenddagen. Sinds eind juni 2023 rijdt de S53-trein Gent-Lokeren evenwel om operationele redenen niet" – door personeelstekort? – "De gevolgen voor de dienstverlening in het station zijn redelijk dramatisch. De frequentie valt terug van twee naar amper een per uur, een voorstadsnet onwaardig. We hebben daarom besloten om onder pendelaars en buurtbewoners een opsporingsbericht voor de S53-trein te verspreiden". Dit was de brief van de bewoner.

Waarom is de frequentie in Gentbrugge verlaagd? Gaat het inderdaad om personeelstekort?

Kunnen de inwoners van Gentbrugge wel nog vertrouwen op u en de NMBS? Zouden er niet meer treinen rijden in de toekomst in de plaats van minder?

Vanaf wanneer zal de frequentie van de stoptreinen in Gentbrugge opnieuw verhogen?

29.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, de NMBS heeft mij de volgende informatie bezorgd.

Door een personeelsgebrek heeft de NMBS besloten om de S53 op weekdays in 2023 niet te laten rijden in de periode van 6 maart tot en met 12 mei en van 1 juli tot 8 december. Uiteraard betreurt ik deze beslissing, maar u weet dat de personeelsaanwervingen goed evolueren en dat dit de dienstverlening opnieuw zal garanderen.

De NMBS heeft onderzocht welke alternatieven er voor de reizigers zijn. De IC-02 Oostende-Antwerpen-Centraal kon de halte Beervelde overnemen, omdat men hier anders geen enkele rechtstreekse bediening meer zou hebben. Reizigers tussen Gentbrugge en Brussel hebben 's ochtends en 's avonds een rechtstreekse P-trein. 's Ochtends vertrekt de trein in Gentbrugge om 7.50 uur en komt hij aan in Brussel-Centraal om 8.36 uur. 's Avonds is het vertrek in Brussel-Centraal om 17.24 uur en de aankomst in Gentbrugge om 18.08 uur.

De NMBS engageert zich om de S53 vanaf 11 december opnieuw te laten rijden bij de invoering van het nieuwe vervoersplan. Dat is dus goed nieuws. Er zullen dus meer treinen rijden vanaf de invoering van het nieuwe vervoersplan, niet alleen tussen Brussel en Gentbrugge, maar ook in andere regio's.

29.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): De trein zal dus vanaf 11 december terug rijden zoals daarvoor. Ik hoop dat u veel werk maakt van de aanwervingen van het personeel.

29.04 Minister **Georges Gilkinet**: (...)

29.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dat is niet het probleem, want er is ook veel uitstroom. Men zit in een vicieuze cirkel. Als de arbeidsomstandigheden slecht zijn, gaan mensen weg. Dat is ook een probleem.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

30 Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison entre Dolhain-Gileppe et Bruxelles" (55038871C)

30 Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Dolhain-Gileppe en Brussel" (55038871C)

30.01 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, c'est avec une certaine consternation que les usagers dolhainois et limbourgeois de la SNCB, ainsi que les autorités locales, ont pris connaissance de l'impact du nouveau plan de transport 2023-2026 de la SNCB sur leur accessibilité au rail.

Ainsi, à partir du 10 décembre prochain, l'IC 12 ne s'arrêtera plus en gare de Dolhain-Gileppe durant les heures de pointe. En conséquence, il n'y aura plus à cet endroit de liaison directe avec Bruxelles. Les navetteurs devront changer de train à Liège.

La SNCB a informé la Ville de Limbourg que le trajet se ferait désormais en 1 h 56, alors qu'actuellement il se réalise en 1 h 30. Cela fait donc 26 minutes de plus. En outre, il y a fort à parier que le train qu'il s'agira de prendre à Liège-Guillemins sera déjà bien rempli, ce qui occasionnera plus de problèmes de confort.

Cette évolution surprend d'autant plus que c'est plutôt une amélioration de l'offre qui était annoncée aux autorités communales à la suite de leurs multiples interpellations. À l'heure où nous devons œuvrer à une mobilité plus durable, le cas de Dolhain illustre à quel point certaines décisions contribuent, au contraire, à nous en éloigner.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ce changement? Comment le justifiez-vous? Pouvons-nous espérer qu'il soit réévalué?

30.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Ben Achour, face au défi climatique et aux difficultés que nous rencontrons, je suis persuadé que le train fait partie des solutions à mettre en œuvre, ce que je fais depuis mon entrée en fonction depuis plus de trois ans.

Je m'attèle à inverser la tendance d'années de sous-investissement dans le rail, en collaboration avec la SNCB, Infrabel et leurs travailleurs. Une étape majeure pour faire du train la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique a été franchie en décembre 2022 par l'approbation par le gouvernement fédéral des nouveaux contrats de service public de la SNCB et de performance d'Infrabel.

Rappelons qu'en semaine, actuellement, la gare de Dolhain-Gileppe est desservie à concurrence d'un train par heure en direction d'Aix-la-Chapelle et un train par heure en direction de Spa-Géronstère. En heure de pointe, l'IC 12 vient renforcer la desserte à trois reprises: deux fois vers Welkenraedt et une fois dans l'autre sens jusque Bruxelles.

À l'horizon de décembre 2023, la desserte en région liégeoise sera renforcée avec notamment la prolongation du S 41 vers Aix-la-Chapelle. En ce qui concerne Dolhain-Gileppe, je confirme qu'à partir du 10 décembre, le temps de parcours entre Dolhain-Gileppe et Bruxelles-Nord, prévoira une correspondance soit à Verviers-Central soit à Liège Guillemins.

Je précise également (car c'est ce qui est important dans cette situation apocalyptique que vous décrivez) qu'à partir de décembre, un train L 09 Verviers-Central vers Spa-Géronstère circulera depuis Welkenraedt à 06 h 41, avec desserte de Dolhain-Gileppe. Ce train propose une correspondance avec l'IC 429 à Verviers-Central en direction de Bruxelles et Courtrai. Ce parcours arrivant à Bruxelles-Nord

à 8 h 20 propose un temps de parcours de 1 h 36. L'après-midi, l'itinéraire L09 Spa-Geronstère – Verviers Central prolongé jusqu'à Welkenraedt est davantage pertinent pour les voyageurs venant de Liège que pour ceux venant de Bruxelles.

Finalement, avec les changements organisés à partir de décembre, nous créerons des relations suburbaines plus directes pour des utilisateurs de la gare de Dolhain-Gileppe à la fois vers Liège et vers Aix-la-Chapelle. Il y aura une connexion toutes les heures, sept jours sur sept, sans rupture de charge. Cette modification engendre, il est vrai, une augmentation du temps de parcours vers Bruxelles, mais elle renforce fortement l'offre entre Dolhain et Liège et bénéficie à une majorité des voyageurs et des étudiants qui sont certainement plus nombreux à se rendre à Liège qu'à Bruxelles.

Il y aura donc une offre renforcée sur la ligne L, mais il est évident que je resterai attentif à la concrétisation des ambitions qui figurent dans notre contrat de service public, que ce soit à Dolhain-Gileppe ou à d'autres endroits en province de Liège et sur tout le territoire national.

30.03 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Nous jugerons sur pièces à partir de début décembre. À ce stade, je note que vous confirmez l'allongement du temps de parcours et que vous le rééquilibrez avec une augmentation des disponibilités. Toujours est-il que le temps de parcours est allongé et que rien ne change à ce niveau-là.

Quant à la correspondance que vous évoquez, vous laissez penser qu'il n'y en aura qu'une pour toute la matinée. Vous dites que non, j'en prends bonne note. En attendant, le temps de parcours est allongé, ce qui va nuire à l'avantage compétitif de la gare de Dolhain. Cela pourrait hypothéquer son avenir car elle pourrait ne plus être fréquentée, les voyageurs préférant la gare de Verviers ou la gare de Welkenraedt.

J'ai exprimé une certaine perplexité par rapport à cette modification d'horaire. Cette perplexité n'est pas levée aujourd'hui. Nous resterons attentifs à la concrétisation des choses à partir du mois de décembre et nous reviendrons vers vous.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

31 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de 'Sign-On'-treinbegeleiding" (55038943C)

31 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de la procédure d'accompagnement des trains "Sign-On"" (55038943C)

31.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, deze vraag gaat over het meningsverschil tussen de NMBS-directie en de vakbonden over het halveren van de *sign-on* voor treinbegeleiding van 20 tot 10 minuten. Wat is de stand van zaken hieromtrent?

31.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, dit dossier maakt momenteel het voorwerp uit van een dialoog met de sociale partners binnen de paritaire organen van de Belgische Spoorwegen. Gelet op deze dialoog, die tot de bevoegdheid van de bedrijven zelf behoort, kan ik niet dieper ingaan op dit concrete dossier.

31.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wij volgen dit verder op.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

32 **Samengevoegde vragen van**

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaling van het treinaanbod in de provincie Antwerpen (opvolgvraag)" (55038948C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Antwerpen en Brussel" (55039370C)

32 **Questions jointes de**

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction de l'offre ferroviaire dans la province d'Anvers (question de suivi)" (55038948C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Anvers et Bruxelles" (55039370C)

32.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben enigszins verbaasd dat deze twee vragen samengevoegd zijn onder één agendapunt, aangezien de eerste vraag gaat over de actuele dienstregeling, die al dan niet wordt uitgevoerd, terwijl de tweede vraag eerder gaat over een structurele toekomstvisie op de verbinding tussen Antwerpen en Brussel. Ik leg beide vragen aan u voor.

Uit uw antwoord op de vraag van collega Vindevoghel over de S-trein tussen Gent en Lokeren, heb ik begrepen dat die terug ingevoerd wordt vanaf 11 december en dat daarnaast nog andere treinen heringevoerd zullen worden. Daarom ben ik zeer benieuwd naar wat u kunt meedelen over de tweede S32-trein, die ondertussen al twintig maanden buiten dienst is, waardoor er tegenwoordig voor verschillende stations op lijn 12 en lijn 52 maar een aanbod is van één trein per uur. De oorzaken daarvan, onder meer personeelstekort en materiaalproblemen, zijn gekend.

Even terzijde, de IC-22-trein rijdt ondertussen opnieuw; dat is een goede zaak. De tevredenheid erover is echter nog ver zoek, want de betrouwbaarheid is nog niet alles. Vorige week is die verbinding zelfs de hele week afgeschaft door incidenten in Brussel-Zuid. Ook aan die treinverbinding moet volgens mij nog de nodige aandacht besteed worden.

Wat de vraag betreft over de structurele treinverbinding en de toekomst van de verbinding Antwerpen-Brussel, moeten wij vaststellen dat die belangrijke as tussen de twee grootste stedelijke gebieden van ons land de voorbije 40 jaar nauwelijks is verbeterd. Het aanbod is alles bij elkaar vrij beperkt. De snelheid is trager dan 40 jaar geleden.

Onlangs heeft TreinTramBus ter zake de alarmklok geluid. De organisatie heeft gesteld dat er verbetering moet komen op de treinverbinding tussen de twee steden, vooral omdat er een potentiële bedreiging is die ook al in het eerste actuadebat aan bod is gekomen, namelijk: de toenemende vraag van Infrabel naar rijpaden voor internationale treinverbindingen, wat mogelijks binnenlandse treinen zou kunnen hinderen. Daarvoor moet de infrastructuur op de lijnen 25 en 27 wellicht worden aangepakt, teneinde capaciteitsbeperkingen te voorkomen of te vermijden indien de internationale treinen ook over die lijnen moeten rijden.

Mijnheer de minister, ook over dat punt zou ik graag meer informatie krijgen, net zoals over de inzet van treinmaterieel. Van M7-treinen bijvoorbeeld is nog lang geen sprake op de noord-zuidas. Ze lijken allemaal op de oost-westas te zijn ingepland, terwijl ook reizigers op de noord-zuidas graag van die stellen zouden gebruikmaken.

Ik dank u alvast voor de verschillende antwoorden.

32.02 **Minister Georges Gilkinet:** Wij hadden het afgelopen donderdag tijdens de plenaire zitting over dit onderwerp. De NMBS heeft mij sindsdien ook nieuwe cijfers bezorgd inzake het NMBS-personeel.

Tot en met 15 september zijn al 420 nieuwe treinbegeleiders gevonden, waarvan er al 332 effectief gestart zijn. In 2023 zijn tot en met 15 september 266 nieuwe treinbestuurders gevonden, waarvan er al 121 effectief gestart zijn. Het klopt niet dat het personeelstekort zou toenemen. Er zijn intussen bij de NMBS al meer dan 1.400 nieuwe personeelsleden gevonden, van wie een kleine 1.100 al zijn gestart. De andere starten de volgende weken en maanden. Bovendien werd voor treinbegeleiders ook al gestart met de aanwervingen van 2024, zodat de operationele ploegen nog sneller kunnen worden versterkt.

Het klopt dat niet alle treinen terug op hun lijn zijn, we hebben daarvoor nog extra conducteurs nodig. De NMBS heeft daarom de volgende maanden zeer veel rekruteringscampagnes en -events gepland. Zo zijn er onder andere events waar men kan kennismaken met de job van technieker, treinbegeleider of treinbestuurder. Daarnaast is de NMBS aanwezig op jobbeurzen en op 7 oktober reed de Jobtrein door Vlaanderen en Brussel. Hij vertrok in Leuven en is gestopt in tien andere stations: Brussel-Zuid, Denderleeuw, Gent-Sint-Pieters, Kortrijk, Brugge, Sint-Niklaas, Mechelen, Antwerpen-Centraal, Lier en Aarschot. In de trein kwamen de kandidaten meer te weten over tal van jobs waarvoor nog nieuwe medewerkers worden gezocht. Het doel is om dit jaar nog zoveel mogelijk vacatures in te vullen.

Het opnieuw opschalen van het vervoersplan is wel degelijk voorzien, als het absentieïsme voldoende gedaald is. De NMBS volgt dit continu op en zet meteen ook positieve stappen wanneer mogelijk. Dat blijkt ook uit de recente beslissing om het IC-aanbod tussen Antwerpen en Brussel opnieuw volledig te laten rijden, met de steun van de conducteurs en begeleiders van het Brusselse depot. De gebruikelijke compensatieregels blijven van toepassing.

Mijnheer Van den Bergh, we hebben het er vaak over, ik weet dat u en de inwoners van uw streek ongeduldig zijn. De NMBS wil u niet opzadelen met mobiliteitsproblemen, maar er is nu eenmaal een tekort aan personeel. Dat komt door de concurrentie met de haven, zoals ik al meermaals heb gezegd. Wij zoeken mensen, dus mevrouw Vindevoghel, mijnheer Van den Bergh, als u mensen kent... Wij vragen ook steun van andere depots, zoals van Brussel. Zo hebben we al oplossingen gevonden voor de trein tussen Brussel en Antwerpen. Dat is een eerste stap, maar we moeten nog meer, beter en vlugger doen. Ik zal dat blijven herhalen, al besef ik dat mijn antwoord u niet helemaal tevreden stelt, mijnheer Van den Bergh, we hebben er al vaak over gesproken.

32.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik mis een antwoord op mijn tweede vraag, waar ik al voor vreesde door de koppeling met de eerste. Ze heeft namelijk een andere insteek en ik zal ze daarom opnieuw indienen.

Wat uw antwoord betreft over de afschaling van het treinaanbod, die sleept intussen 20 maanden aan en ik vind het dus nogal cru dat u mij ongeduldig noemt. Het verhaal van de treinbegeleiders en de treinbestuurders is onvoorstelbaar. Toen ik die vraag voor de allereerste keer stelde, in maart 2022 geloof ik, kreeg ik ongeveer hetzelfde antwoord, hoewel er toen natuurlijk nog geen sprake was van 1.400 nieuwe werknemers. Men gaf mij het perspectief dat er tegen de zomer van 2022 nieuw personeel ging zijn om die tijdelijke afschaling ongedaan te maken en terug op volle kracht te rijden.

In het najaar zei de voorzitter van de NMBS dat er eerst nieuwe mensen en nieuw materieel moest komen om de druk op het spoornet te kunnen verlagen en dat de uitbreiding van het aanbod even werd uitgesteld. Ik stel vast dat die druk er vandaag nog steeds op zit. Er is nog steeds te weinig personeel. Wij hebben vandaag nog steeds druk op dat net.

Ik heb hier vandaag veel gehoord, over de S-trein Gent-Lokeren, over de Dampoort Express, over de S32. Met betrekking tot de P-trein tussen Zottegem en Oudenaarde ligt ook een afschaffing voor. Mijnheer de minister, men zou beter eerst ervoor zorgen dat alle treinen opnieuw rijden, en op een goede manier rijden, alvorens er wordt gesproken over een uitbreiding van het aanbod. Ik kan niet anders dan die conclusie blijven trekken.

U zegt dat er nieuwe treinbegeleiders en treinbestuurders zijn gevonden, dat er dus geen groei is van het personeelstekort. U zegt echter niet hoeveel mensen ondertussen zijn vertrokken. Dat moet eens tegen elkaar afgezet worden, want mogelijk zit daar een probleem. Ook moet er gekeken worden naar het absentieïsme. Dat zou opnieuw groeien in sommige depots.

Er is dus nog wel wat werk aan de winkel.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 55038953C van de heer Roggeman en nr. 55039606C van mevrouw Verhaert worden uitgesteld.

33 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kiss-and-ride aan het station Noorderkempen" (55038960C)**

33 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking dépose-minute à la gare de Noorderkempen" (55038960C)**

33.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Meneer de minister, de huidige inrichting van de betaalparking aan het station Noorderkempen vermindert het optimale gebruik van de Kiss & Ride. Momenteel is er een situatie waarin het brengen en ophalen van reizigers op de betaalparking gedurende een beperkte periode (ongeveer een kwartier) gratis is. Echter, bij het verlaten van de parking ontstaat er bij regelmaat file aan de bareel wat resulteert in chauffeurs die elders, op plekken die daar niet voor bedoeld zijn, op de treinreizigers wachten.

Met een eenvoudige aanpassing kunnen we ervoor zorgen dat gerbuikeers van de Kiss-&-Ride-parking vlotter de betaalparking kunnen verlaten, zonder een file te veroorzaken en zorgen we er bijgevolg voor dat minder mensen in het wilde weg langs de kant van de baan zullen parkeren.

Twee logische oplossingen dienen zich aan. Enerzijds kan geopteerd worden voor het gebruik van nummerplaatherkenning in plaats van het huidige systeem met tickets. Dit zou kunnen helpen om de doorstroming bij de bareel te verbeteren en vertragingen te verminderen.

Anderzijds kan een aparte Kiss-&-Ride-zone ingericht worden. Zodat deze niet in het vaarwater komt van de betaalparking.

Hierover volgende vragen aan de minister:

- 1. Hoe staat de minister tegenover de suggestie van nummerplaatherkenning op de betaalparking?*
- 2. Hoe staat de minister tegenover het inrichten van een aparte een aparte Kiss-&-Ride-zone?*
- 3. Overweegt de minister een andere aanpak te hanteren om de huidige pro-blemen aan de Kiss-&-Ride-parking op te lossen?*

33.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, de uitdaging rond de kiss-and-ride is de NMBS niet onbekend. Zij stelt vast dat veel automobilisten gebruikmaken van deze kiss-and-ride, deels door de ligging van het busstation ernaast en niet enkel omwille van treinreizigers. Het probleem hier is dat de kiss-and-ridegebruikers geen rekening houden met de beperking tot 30 minuten, waardoor er chaos ontstaat wanneer ze moeten betalen om de parkeerplaats te verlaten.

ANPR kan een volgende stap in het beheer van de parking zijn, maar in dit specifieke geval is dat volgens de NMBS niet de oplossing. Klanten zullen immers nog steeds moeten betalen om de slagboom te openen wanneer zij te lang blijven staan. Een structurele oplossing voor deze parking is het eventueel voorzien in een aparte kiss-and-ridezone buiten de parking. Daar buigt de NMBS zich over. Er is dus misschien een oplossing in zicht.

33.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, als mensen zich niet houden aan de beperking tot 30 minuten voor de kiss-and-rideparking heeft dat wellicht ook te maken met vertraagde treinen. Daar zou toch op de een of andere manier rekening mee gehouden moeten kunnen worden.

Ten tweede ben ik blij vast te stellen dat men zich bewust is van de problematiek en dat men zoekt naar oplossingen, met mogelijk een aparte zone naast de betaalparking of met andere technieken. Dat stemt mij dus tevreden en hoopvol dat er iets verbeterd kan worden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

34 **Samengevoegde vragen van**

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot het dossier van de IJzeren Rijn" (55038961C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55038965C)

34 **Questions jointes de**

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne le dossier du Rhin de fer" (55038961C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55038965C)

34.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Er werden een aantal studies en onderzoeken in het vooruitzicht gesteld tegen de zomer. Er werd ook een vergadering met de betrokken ministers gepland.

Wat zijn de resultaten tot op heden?

34.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijn vragen zijn quasi gelijkaardig. Ik verwijs naar de vraag zoals schriftelijk ingediend.

In 2017 werd een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) opgemaakt over het 3RX-project, dat een verbinding tot stand moet brengen tussen de Antwerpse haven en het Ruhrgebied over een traject dat afwijkt van het historische traject van de IJzeren Rijn. Die MKBA zou geactualiseerd worden op basis van nieuwe relevante elementen en recentere cijfers en prognoses.

In het voorjaar liet u mij weten dat de actualisatie nog niet volledig was afgewerkt, maar dat dit in de komende maanden verwacht werd. Daarnaast werd ook een tweede werkgroep opgestart om op zoek te gaan naar een win-win-win in een bredere mobiliteitscontext. De resultaten van beide trajecten zouden vervolgens input geven voor het volgende overleg met de drie landen en regio's.

Mijn vragen aan u:

Is de geactualiseerde MKBA intussen klaar? Zo ja, kan u de resultaten van de studie en de vervolgstappen toelichten?

Wat is de stand van zaken van de werkzaamheden van de hierboven vermelde tweede werkgroep?

Is er al een timing bekend voor het volgende overleg met de drie landen en regio's?

34.03 Minister **Georges Gilkinet**: Geachte leden, de voorbije twee jaar is er met de vertegenwoordigers van de verschillende landen hard gewerkt aan het dossier van de IJzeren Rijn, of 3RX, de nieuwe naam waarmee we moeten werken.

Om alle misverstanden te vermijden, geef ik nog even aan naar welke werkzaamheden u verwijst. Er is eerst en vooral de update van de MKBA van het zogenaamde 3RX-traject. Deze studie werd uitgevoerd op aanvraag van de internationale werkgroep 3RX, geleid door Duitsland. De studie werd uitgevoerd door een extern studiebureau en begeleid door MKBA-experten van de vijf betrokken administraties. De studie werd inderdaad dit voorjaar afgerond en gepresenteerd aan de internationale werkgroep 3RX, die de resultaten ervan goedkeurde. De vijf administraties zijn Nederland, Duitsland, Noordrijn-Westfalen, België en Vlaanderen. Daarnaast was er de administratiewerkgroep, waarin de technische specialisten van de verschillende administraties die ik net vermeldde samenzaten om te bekijken hoe het 3RX-traject paste in een bredere mobiliteitscontext. Deze werkgroep staat dan ook bekend als de werkgroep Broader Mobility Approach in the Context of 3RX. De werkgroep heeft zijn rapport en *white paper* eveneens opgeleverd in het voorjaar van 2023.

Zoals bij de start van de studie afgesproken tussen de betrokkenen, dienden de resultaten van de twee studies in juni 2023 als input voor een overleg tussen de vijf betrokken ministers van Mobiliteit, dat plaatsvond op 6 juni 2023. Ik had overigens de eer die vergadering te mogen voorzitten. Tijdens die vergadering werd kennisgenomen van de resultaten van de rapporten en werd er op constructieve wijze samengewerkt. Er bleek evenwel geen consensus te kunnen worden gevonden omtrent de volgende stappen. Vooral aan Nederlandse zijde bleek het standpunt niet voldragen, er bleek geen eenduidige

houding voorhanden binnen Nederland.

Tijdens het overleg tussen de betrokken ministers werd afgesproken dat Nederland in een eerste stap zijn standpunt intern zou afstemmen, onder meer over mogelijke compensaties in de Nederlandse provincie Limburg en op niveau van het Rijk. Er zou vervolgens worden teruggekoppeld naar de andere partijen.

De volgende stap was het uitwerken van de verdere samenwerking tussen de partijen en dit te valideren tijdens een nieuwe ontmoeting ergens 2023. Op basis hiervan werd tijdens het overleg tussen de vijf ministers afgesproken om de resultaten van de MKBA en van de *white paper* genaamd *Bredere Mobiliteitsdialoog* voorlopig niet openbaar te maken en dus ook niet over de inhoud ervan te communiceren, en bij vragen aan te geven dat hierover nog geen consensus kon worden bereikt.

Een nieuw element is ondertussen de val van de regering-Rutten in Nederland, die dus op een slecht moment kwam om vooruitgang te boeken op politiek niveau. In een andere context had ik recent contact met mijn Nederlandse homoloog, de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, Vivianne Heijnen. Ik heb haar herinnerd aan de belofte van Nederland om input te geven over mogelijke compensatiemaatregelen en geïnformeerd naar de vooruitgang om een eenduidig Nederlands standpunt te bereiken. Zij gaf aan dat de consultaties in Nederland verder lopen en hoopte met een Nederlands standpunt te kunnen komen in de loop van de komende weken of maanden.

U merkt dus dat zowel mijn administratie als ikzelf in elk contact met onze Nederlandse partners de belofte van juni opnieuw onder de aandacht brengen, maar ik heb de drie landen en de twee regio's nodig om een akkoord te bereiken en vooruitgang te boeken. Wij werken hard aan iets dat belangrijk is om ons doel te bereiken, namelijk het volume goederen op het spoor verdubbelen.

34.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het meedelen van de stand van zaken.

34.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Het dossier is complex en verschillende partners zijn betrokken. De situatie in Nederland maakt het er niet eenvoudiger op. Daaraan zijn we allemaal een beetje onderhevig.

Moet ik uit uw antwoord verstaan dat de andere partners wel grotendeels op dezelfde lijn zitten en dat het probleem voorlopig en begrijpelijk vooral in Nederland zit? Dat is mij niet helemaal duidelijk.

34.06 Minister Georges Gilkinet: Vooral in Nederland, maar dat betekent niet dat er een akkoord is. De meeste problemen om een consensus te bereiken zitten duidelijk in Nederland. Dat is geen nieuws. Dat is een beetje het verhaal van de 3RX, of de IJzeren Rijn.

34.07 Wouter Raskin (N-VA): Bedankt, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 55038969C van de heer Roggeman en nr. 55039599C van mevrouw Verhaert worden uitgesteld.

35 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een eigen verkeersbord voor fietsostrades in eigen bedding" (55038970C)

35 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un panneau routier dédié aux pistes cyclables rapides en site propre" (55038970C)

35.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, fietsostrades of fietssnelwegen hebben vandaag geen eigen juridisch statuut. Aan de hand van de signalisatie uit de wegcode moet een fietser inschatten welk statuut het stuk fietssnelweg waarop hij zich bevindt heeft. Veelal gebeurt dat met een

amalgam aan verkeers- en onderborden: C3, M-bord uitzondering fietsers, speedpedelec, onderbord 'uitgezonderd aangelanden en diensten', C43 ... Het is vaak vrij complex.

Een eigen bord met duidelijke regels voor de aanduiding van een fietsostrade of fietssnelweg in eigen bedding zou, naar analogie van bijvoorbeeld autosnelwegen, dan ook geen overbodige luxe zijn. Dezelfde vraag hoor je ook bij lokale besturen, die momenteel verveld zitten met het vinden van een juiste aanduiding voor deze stroken of voor nieuwe stukken fietssnelweg. In de Antwerpse Kempen is men dat nu aan het bekijken.

In het regeerakkoord lezen we het engagement om de wegcode te vereenvoudigen en meer aandacht te hebben voor de actieve weggebruikers. Dat is ook een van uw stokpaardjes.

Kunt u zich vinden in een eenduidig juridisch statuut voor fietssnelwegen of fietsostrades met het oog op een vereenvoudiging en betere leesbaarheid van de wegcode? Is de minister van mening dat fietssnelwegen of fietsostrades in eigen bedding een eigen verkeersbord moeten krijgen, eventueel in een herwerkte versie van de wegcode? Kunt u een stand van zaken geven van de herziening van de wegcode?

35.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, allereerst wil ik zeggen hoe blij ik ben dat het fietssnelwegennetwerk groeit. Het beantwoordt aan een reële behoefte. Deze specifieke vraag werd niet alleen behandeld in de werkgroep Wegcode van de FOD Mobiliteit en de administraties van de gewesten, maar werd ook intensief besproken in de federale fietscommissie, opgericht op mijn initiatief met de nieuwe fietsmanager van de FOD Mobiliteit.

De federale fietscommissie, waarin de federale en de gewestelijke administraties regelmatig samenkomen met de grootste fietsverenigingen en kenniscentra inzake fietsmobiliteit in België, heeft in 2022 twee vergaderingen georganiseerd specifiek over fietssnelwegen langs het spoor. Het uiteindelijke rapport is opgenomen in het BE CYCLIST-plan. U kunt daarin meer details vinden.

Ter voorbereiding van de commissie hebben mijn kabinet en de FOD Mobiliteit samengezeten met de Vlaamse provincies, die ook voor een deel bevoegd zijn, om hun noden en wensen mee te nemen naar de federale fietscommissie. De leden van de federale fietscommissie hebben uitgebreid over fietssnelwegen gesproken. Zij zijn tot de conclusie gekomen dat het niet wenselijk is om een apart statuut in de wegcode te creëren, dit om telkens rekening te kunnen houden met de concrete situatie ter plaatse.

Op uw derde vraag, de gewesten hebben hun voorlopige adviezen meegedeeld. Tijdens de laatste IMC hebben de ministers zich ertoe verbonden om tegen 27 oktober een definitief advies uit te brengen. Zodra deze adviezen zijn uitgebracht, kan de procedure voor het vragen van een advies aan de Raad van State van start gaan. Volgens de planning zullen de gewesten en de federale regering samen hun adviesaanvragen bij de Raad van State over de federale tekst en de gewestelijke teksten versturen rond 15 november. De werkgroep zal haar werkzaamheden niet stopzetten na de voorziene herziening. Dit punt zal dus zonder twijfel verder kunnen worden besproken indien nodig.

35.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik begrijp dat er met de provincies werd gesproken in het kader van BE CYCLIST in een fietscommissie en dat de verslagen daarvan terug te vinden zijn. Is dat juist?

35.04 Minister **Georges Gilkinet**: Er is een finaal rapport over het actieplan BE CYCLIST beschikbaar op de site van de FOD Mobiliteit. Er is een fietscommissie bij de FOD Mobiliteit, met de fietsmanagers van de regio's en van de federale overheid. Ter voorbereiding van de laatste vergadering van deze fietscommissie, over de fietssnelwegen, was er een vergadering met de FOD Mobiliteit, mijn kabinet en de Vlaamse provincies, om de standpunten bij elkaar te brengen.

Er is veel werk gedaan met betrekking tot dat belangrijke onderwerp. Wij zijn van nul begonnen. Er was geen fietspolitiek op federaal vlak. Er was geen fietsmanager, geen fietscommissie, geen plan voor fietssnelwegen. Wij hebben tot nu toe goed werk geleverd. Er moeten echter ook resultaten komen.

35.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, het antwoord verbaast mij enigszins, omdat de vraag is geïnspireerd vanuit de provincie Antwerpen, met name de dienst van het provinciebestuur van Antwerpen die mee de fietssnelwegen stimuleert en coördineert. Die dienst worstelt zelf met de manier waarop de fietssnelwegen het best zouden worden aangeduid.

Ik geef als voorbeeld het vierkante blauwe bord F99 met een fiets erop. Dat bord heeft als nadeel dat de snelheid per definitie is beperkt tot 30 km/u, terwijl bepaalde gedeeltes zeker sneller zouden kunnen worden gebruikt door bepaalde fietsers. Het klassieke ronde blauwe bord met een fiets erop, om aan te duiden dat het om een fietspad gaat, kan eigenlijk enkel worden gebruikt in geval van een fietspad naast een weg en dus niet voor een fietssnelweg. Er rijzen dus wel enige moeilijkheden en uitdagingen om de fietssnelwegen juist aan te duiden. Het is dus zinvol dat probleem op te nemen en te bekijken op welke manier wij dat het best aanpakken.

Ik begrijp dat niet alle fietssnelwegen op één manier kunnen worden aangeduid, omdat er inderdaad stukken fietssnelweg zijn waarvan ook aangelanden gebruik kunnen maken en waarvan bijvoorbeeld ook de NMBS of Infrabel gebruik moet kunnen maken als werkweg. Niettemin is het zinvol om een en ander goed voor ogen te houden, teneinde tot een betere aanduiding van de fietssnelwegen te kunnen komen.

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

36 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La production d'énergie verte chez Infrabel et à la SNCB" (55038985C)

36 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De productie van groene energie bij Infrabel en de NMBS" (55038985C)

36.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, la production d'énergie renouvelable constitue un pilier de la politique que nous devons mener afin d'atteindre les objectifs climatiques que nous nous sommes fixés.*

En 2021, une collaboration entre la SFPI, la Régie des bâtiments, la SNCB/Infrabel et la Défense est mise en place - après accord en conseil des ministres - afin de réaliser un projet de rénovation énergétique des bâtiments publics.

La SNCB a mis en place une politique de production énergétique verte, en visant la neutralité énergétique dans une partie de leurs bâtiments grâce à la pose de panneaux solaires notamment. Leur électricité de traction, source de consommation majeure d'électricité, dépend cependant d'Infrabel.

Étant les plus gros consommateurs d'électricité du pays, il est souhaitable que la SNCB et Infrabel mettent tout en œuvre pour réduire leur consommation là où elle peut être réduite, et pour produire leur propre énergie verte pour le reste. Tant pour s'assurer une indépendance énergétique, que pour verdier leurs pratiques.

Où en est Infrabel en termes de transition écologique et de production d'énergie verte? Quels sont leurs objectifs de production d'énergie verte? De quelle manière souhaitent-ils investir dans cette énergie d'ici 2024?

*La collaboration débutée en 2021 aboutit-elle à des résultats concluants?
Quels moyens mettez-vous en œuvre afin de réaliser cette transition énergétique?*

36.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, comme vous le mentionnez dans votre question, la SNCB produit une partie de son électricité, de l'électricité verte. Plus de 24 000 panneaux solaires ont déjà été installés sur les toits de plusieurs gares et ateliers, ce qui correspond à une production annuelle d'un peu plus de 8 GW. D'ici 2032, avec l'installation de panneaux photovoltaïques complémentaires, l'objectif est de dépasser les 16 GW par an. De plus, grâce à l'arrivée des nouveaux trains M7, la flotte de trains devient aussi plus économe en énergie. Les trains les plus récents sont par exemple équipés d'un éclairage LED et d'un système de récupération d'énergie à la conduite.

En ce qui concerne Infrabel, l'entreprise prend des mesures dans différents domaines en vue d'atteindre

les objectifs de réduction de CO₂ fixés dans le contrat de performance (-10 % en 2027 et -15 % en 2032 par rapport à 2019), dont notamment les suivants:

1. Éliminer progressivement les combustibles fossiles, notamment en remplaçant graduellement ses locomotives diesel par des locomotives bimode, en achetant des véhicules électriques et en remplaçant graduellement les chaudières à mazout par des pompes à chaleur. Le premier train de mesure hybride sera d'ailleurs livré en 2024.
2. Miser sur les économies d'énergie, notamment en concentrant le personnel dans un moins grand nombre de bâtiments – je pense par exemple à la concentration des cabines de signalisation – et grâce à la commande automatique du chauffage d'aiguillage sur la base de données météorologiques – cette dernière a permis d'économiser près de 7 GW d'électricité au cours de l'hiver 2022-2023.
3. Répondre à la demande énergétique restante de la manière la plus écologique possible, chauffer certains bâtiments avec des pellets ou des pompes à chaleur et installer des panneaux photovoltaïques sur les bâtiments.

En outre, Infrabel mise sur la production d'énergie verte sur ses propres sites, le courant étant injecté dans le réseau de traction. L'objectif est d'installer 16 MW d'ici la fin de l'année 2025; cela représente une augmentation de 9,1 MW par rapport à la puissance installée en 2023.

Pour finir, je tiens à ajouter qu'aujourd'hui, 98 % des trains qui roulent sur le réseau d'Infrabel le font grâce à l'électricité, ce qui constitue un des meilleurs scores européens en la matière.

Il y a certainement encore beaucoup à faire. Nous avons d'autres projets qui seront encore annoncés d'ici la fin de la législature. Je pense que le mode de transport le plus vert tend à devenir encore plus vert.

36.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Merci pour vos réponses, monsieur le ministre.

Effectivement, il importe que ces efforts soient faits et je vous invite à maintenir la pression, tant sur la SNCB qu'Infrabel, parce qu'ils restent, surtout en journée, de très gros consommateurs d'électricité. Continuons dans cette voie!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

37 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration des automates dans les gares" (55038987C)

37 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Betere ticketautomaten in de stations" (55038987C)

37.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, dans de nombreuses gares, les automates sont devenues la seule possibilité pour se munir d'un titre de transport, en plus de l'application mobile SNCB. Force est de constater que pour certaines personnes, cela constitue un véritable frein. Voyageurs peu habitués, personnes souffrant de fracture numérique ou d'illettrisme,... Une personne âgée de la province du Luxembourg m'a raconté qu'elle s'arrange pour passer la veille, quand il y a quelqu'un au guichet, pour acheter son billet du lendemain... soit 30km aller-retour, juste pour s'assurer un contact humain !*

Je regrette l'absence d'alternative humaine dans presque toutes les petites gares. A défaut, un "service humain connectable" sur ces automates seraient un plus: lorsque j'ai un problème, je clique sur le bouton "Aide en ligne" de l'automate et me met en contact avec une personne du service client, pour m'aider.

Cette proposition est-elle sur la table? Si oui, quels sont les délais attendus avant de voir arriver une nouvelle génération d'automates? D'autres solutions sont-elles prévues afin de réduire le risque de fracture numérique en gare?

37.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, je vous remercie de m'interroger sur un sujet qui concerne l'accessibilité du rail, qui est un objectif important pour moi.

Le rail doit être accessible à toutes et tous: jeunes ou plus âgés, valides ou moins valides, voyants ou malvoyants. C'est ce que j'ai demandé et obtenu de la SNCB, notamment lors des travaux relatifs au contrat de service public. Par ailleurs, une nouvelle génération de distributeurs automatiques sera déployée dès 2025. Elle inclura des interfaces conviviales, simples d'utilisation et conformes aux normes d'accessibilité en vigueur. Les nouveaux automates seront équipés d'une assistance vocale par interphone, disponible tous les jours pendant les heures d'ouverture du centre d'appel.

La SNCB est consciente que son application mobile est encore perfectible. Chaque retour reçu des voyageurs permet aux collaborateurs d'analyser et de traiter les demandes, en vue d'améliorer le système. Sur cette base et à partir de la feuille de route en matière d'informatisation, l'application mobile fait l'objet d'améliorations constantes. Les bugs sont corrigés, tandis que de nouvelles applications sont intégrées afin d'évoluer vers une application encore plus performante pour les voyageurs. Un service clientèle est disponible quotidiennement de 07 h 00 à 21 h 30.

En outre, et c'est important pour moi, la SNCB apporte également son soutien au Plan fédéral de lutte contre la pauvreté et les inégalités. Une action de ce plan a également été intégrée dans le plan opérationnel 2023 du SPF Mobilité, lequel prévoit la consultation proactive des acteurs experts en précarité financière. C'est dans ce cadre qu'une table ronde entre la SNCB et ces acteurs est prévue et organisée par le SPF Mobilité à la mi-novembre de cette année. Les thèmes qui seront abordés sont notamment les dispositions prévues dans les contrats ou encore la digitalisation et la façon de rendre le service ferroviaire encore plus accessible. Ce sera la base de travaux ultérieurs. De même, nous travaillons avec le SPP Intégration sociale pour intégrer dans toutes ces réflexions les experts du vécu.

J'ai la conviction que c'est par l'écoute des usagers, particulièrement celles et ceux qui sont victimes de la fracture digitale, que nous pourrions faire évoluer les pratiques des entreprises publiques ferroviaires vers une intégration renforcée, un peu comme nous le faisons quand nous rendons les gares physiquement plus accessibles à tous les usagers. C'est la même chose pour les outils automatiques digitaux de la SNCB.

37.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Vous avez compris à travers ma question que mon intérêt et mon inquiétude vont surtout aux victimes de la fracture numérique. Donc, oui au numérique tant qu'il est une aide et un soutien pour permettre une plus grande accessibilité! Non, lorsqu'il est synonyme de disparition de l'humain et de services au public puisque la SNCB reste un service public!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

38 **Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le partage des pass Youth Multi et Standard Multi" (55038988C)**

38 **Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het delen van de vervoerbewijzen Youth Multi en Standard Multi" (55038988C)**

38.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): *Un voyageur qui achète un pass Standard Multi ou Youth Multi en version papier peut les partager facilement avec ses amis, des membres de sa famille, etc. Cela permet de mutualiser les achats de titres de transports, et de réduire le coût des trajets en train.*

Cependant, si ce même voyageur les achète en ligne, il n'aura d'autre choix, pour les partager, que de donner ses identifiants SNCB pour que ses proches en profitent. Je trouve dommage cette perte de liberté d'utilisation du pass: le partage est un véritable atout pour rendre le train accessible à chacun!

Serait-il possible, dès lors, de permettre à l'utilisateur qui a déjà acheté un "Youth Multi" ou un "Standard Multi" sur l'appli SNCB de verser un ou plusieurs trajets non utilisés à d'autres usagers qui ont

l'application? A l'instar d'un paiement payconiq qu'on peut réaliser avec 2 utilisateurs de payconiq, par exemple. Bien sûr les dates de péremption des trajets resteraient inchangées. Après un an, ils seraient perdus.

Cette petite amélioration permettrait de toucher un public jeune, ou plus précarisé, et de mieux mettre en avant les avantages de ces tickets, qui sont extrêmement avantageux. Toute avancée qui rend le train plus accessible est bonne à prendre.

Que pensez-vous de cette proposition? Estimez-vous qu'elle soit faisable? Pensez-vous la relayer auprès de la SNCB?

38.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Les formules *multi* offrent des tarifs avantageux pour les usagers réguliers du train et ceux qui veulent prendre le train en petits groupes. Il est possible de voyager à plusieurs en même temps avec "Youth Multi" ou un "Standard Multi" en version électronique en validant le nombre de trajets requis.

Votre proposition concerne les voyageurs qui prennent le train seuls. Pour eux, d'autres tarifs avantageux sont disponibles tels que les "Youth Tickets", "Seniors Tickets" et "Week-end Tickets" etc.

Le fait de verser un ou plusieurs trajets non utilisés à d'autres usagers ayant l'application n'est actuellement pas prévu dans les systèmes.

Mais, comme prévu dans le nouveau contrat de service public adopté en décembre dernier, la SNCB lancera une nouvelle gamme tarifaire en 2025 avec pour objectif d'attirer davantage de voyageurs vers le train en proposant des tarifs avantageux.

Dans ce cadre-là, je reste attentif à toute suggestion d'amélioration et de facilitation de l'achat de tickets papier ou électroniques.

38.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et, au travers de cette question-ci, vous verrez que je ne suis pas opposé au numérique étant donné que je propose d'améliorer encore le service disponible par ce moyen. Nous verrons ce qu'il adviendra lors de la présentation de la nouvelle grille tarifaire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

39 **Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les annonces publicitaires frauduleuses" (55038989C)**

39 **Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bedrieglijke reclame" (55038989C)**

39.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, vous aurez peut-être constaté, comme d'autres utilisateurs du réseau social Facebook, une annonce publicitaire d'un compte intitulé "Offres intéressantes" qui nous annonce: "Les chemins de fer belges organisent un événement caritatif au cours duquel chaque belge peut obtenir une carte de 2€ lui permettant de voyager gratuitement en train pendant un an. Cliquez sur "Commander maintenant" et répondez à quelques questions pour commander votre carte. Dépêchez-vous! Le nombre de carte est limité"*

Une de mes connaissances a testé l'annonce et il ne s'est (évidemment?) rien passé. Sans doute, s'il a été trop loin, s'est-il fait "aspirer" ses données personnelles...

Monsieur le ministre, confirmez-vous qu'il ne s'agit pas d'une action impliquant la SNCB, mais bien simplement d'une arnaque? Dans l'affirmative, des mesures sont-elles prises par la SNCB pour informer le public du danger? Faire supprimer ce type de fausse publicité? Porter plainte contre les auteurs de telles annonces? De manière plus large, une action commune est-elle envisagée avec votre collègue, le secrétaire d'état en charge du numérique et de la protection des données?

39.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, je peux vous confirmer que les messages publicitaires auxquels vous faites référence ne proviennent pas de la SNCB qui en a bien évidemment averti ses clients dès qu'elle en a pris connaissance via son site internet. L'avertissement se trouve encore aujourd'hui en évidence sur la page d'accueil du site de la SNCB. Les usagers sont également sensibilisés au fait de rester vigilants et de ne se fier qu'aux communications venant des canaux officiels de la SNCB.

Il n'est malheureusement jamais possible de découvrir, ou très difficilement, qui se cache derrière ce type de communication. Je devrais parler d'arnaque. J'ai néanmoins suggéré à la SNCB de déposer plainte contre les auteurs de ladite arnaque à propos de laquelle nombre de citoyens m'ont alerté comme vous le faites; je vous en remercie comme je les en remercie. On doit vraiment être vigilants par rapport à ce type de *phishing* et d'annonces sur les réseaux sociaux, qui ne sont donc pas des annonces de la SNCB.

39.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et je remercie la SNCB pour sa réactivité et la publicité qu'elle donne à cette arnaque – puisqu'il faut bien appeler un chat un chat. C'est donc ici un des effets pervers du numérique. J'allais vous suggérer d'inviter la SNCB à porter plainte pour ce genre d'arnaque, mais vous l'avez déjà fait. Il faut vraiment agir pour y mettre fin.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

40 Questions jointes de

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux de ponctualité de la SNCB" (55039004C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de ponctualité et le nombre élevé de trains supprimés" (55039304C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux de ponctualité à la SNCB" (55039603C)

40 Samengevoegde vragen van

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheidsgraad bij de NMBS" (55039004C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gebrekkige stiptheid en het hoge aantal afgeschafte treinen" (55039304C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheidsgraad bij de NMBS" (55039603C)

40.01 **Frank Troosters** (VB): *Uit recente cijfers blijkt dat de stiptheid van de treinen in de maand september 2023 op het niveau van 86,7% lag. Ondanks de vele beloften en aankondigingen ligt de stiptheid hiermee opnieuw 2% lager als de stiptheid in september 2022 (88,7%).*

Inzake het aantal geheel of gedeeltelijk afgeschafte treinen stellen we evenmin opbeurende cijfers vast. In september 2023 werden 3.561 treinen afgeschaft, tegenover 3.469 in september 2022.

Erkent de minister de negatieve evolutie inzake stiptheid en inzake het aantal afgeschafte treinen?

Wat zijn volgens de minister de belangrijkste oorzaken van deze ondermaatse cijfers?

Hoe evalueert de minister de door hemzelf eerder aangekondigde oplossingen voor het stiptheidsprobleem en voor het hoge aantal afgeschafte treinen?

Worden er nieuwe (bijkomende) maatregelen overwogen om tot een betere en betrouwbaardere dienstverlening te komen? Zo ja, welke en op welke termijn mogen hiervan resultaten verwacht worden? Zo neen, waarom niet?

In welke mate zullen de ondermaatse stiptheid en het toenemend aantal afgeschafte treinen een invloed hebben op de nieuwe vervoersplanning 2023-2026 van de NMBS? Kan de volledige en correcte uitvoering hiervan worden gegarandeerd?

40.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Chers collègues, la ponctualité est une des priorités – sinon la

priorité – actuelles du ministre qui est devant vous, de la SNCB et d'Infrabel. C'est à l'agenda de toutes mes réunions avec les CEO des entreprises et des réunions techniques que mes collaborateurs tiennent avec les collaborateurs de la SNCB.

Les causes des retards sont multiples et souvent liées à des incidents externes indépendants de la volonté des entreprises ferroviaires. L'amélioration de la ponctualité demande une approche multidisciplinaire après de trop nombreuses années de désinvestissement et de manque d'entretien du réseau.

Deze negatieve trend is nu gekeerd met enorme investeringen in de spoorwegen en twee nieuwe tienjarige beheerscontracten. Dit is een duidelijke keuze van deze regering. Al is er tijd nodig om resultaten te zien, toch is de situatie op het terrein al goed geëvolueerd. Er is extra personeel aangeworven en de NMBS is van plan om tegen 2023 1.600 nieuwe personeelsleden aan te werven. We zitten inmiddels al rond de 1.400.

Er wordt ook geïnvesteerd in het net. Sinds 2021 hebben de ploegen van Infrabel niet minder dan 824 kilometer spoor vernieuwd, namelijk bijna een kwart van ons spoornet, dat is in totaal ongeveer 3.602 kilometer. Daarbij komen nog 271 kilometer nieuwe bovenleidingen en 828 nieuwe wissels.

Le nouveau matériel roulant est en train d'arriver. Aujourd'hui, plus de 300 nouvelles voitures M7 sont arrivées dans le parc belge sur un total de 751 voitures M7 commandées. Il y a parfois des maladies de jeunesse, qui se résolvent de plus en plus rapidement. Les échéances de livraison du solde restant s'étalent de juillet 2024 à décembre 2026.

Les nouvelles voitures font la part belle à l'accessibilité et aux emplacements vélos et poussettes, surtout depuis la modification du cahier de charges que nous avons introduite. Ce nouveau matériel signifie moins de pannes sur le réseau ferroviaire et plus de confort pour les voyageurs.

Zoals u vandaag zelf kunt zien, garandeer ik u dat alles eraan wordt gedaan om de dienstverlening te optimaliseren en de gebruikers het comfort, de stiptheid en de betrouwbaarheid te bieden waar zij recht op hebben.

40.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik ga niet te veel in herhaling vallen, wij hebben het hier al dikwijls over gehad. Daarnet herhaalde de heer Van den Bergh zelfs mijn woorden uit de plenaire vergadering dat er bij de aangeworven personen natuurlijk ook uitstroom is. Die balans moet worden bekeken. Dat heb ik toen ook aangegeven. Ik ben blij met de instroom van de M7's, maar het is nog een tijdje wachten eer alles er zal zijn.

De trend is gekeerd, hoor ik zeggen. De trend is misschien aan het keren, maar in de cijfers over de stiptheid, de afgeschafte treinen en dus ook de betrouwbaarheid – ik vat dat samen als het vertrouwen bij de treinreiziger – is de trend alleszins nog niet gekeerd. Ik hoop echter dat het snel zo ver zal komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

41 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het actieplan BE CYCLIST" (55039009C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het actieplan BE CYCLIST" (55039450C)

41 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'action BE CYCLIST" (55039009C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du plan d'action BE CYCLIST" (55039450C)

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

In september 2021 keurde de ministerraad het Actieplan ter promotie van de fiets goed. Middels dit plan, BE CYCLIST genaamd, zou men het dagelijks gebruik van de fiets bevorderen via verschillende federale bevoegdheden.

Vond in september 2023 de jaarlijkse evaluatie van het plan plaats?

Zo ja, wat waren de bevindingen en wat is de stand van zaken m.b.t. de uitrol van het plan? Wat waren de pijnpunten en welke acties zullen nog worden uitgerold?

Zo neen, waarom niet? Wanneer zal de jaarlijkse evaluatie plaatsvinden?

41.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, op 5 september 2023 heeft de finale evaluatie van het allereerste fietsplan van een federale regering in België BE CYCLIST plaatsgevonden bij de FOD Mobiliteit. De FOD Mobiliteit nodigde voor het debat over de evaluatie van BE CYCLIST en de vooruitzichten voor het federaal fietsbeleid allerlei experts uit die werken op vlak van fietsmobiliteit in België: federale en gewestelijke mobiliteitsadministraties, werkgevers- en werknemersorganisaties, fietsersbelangenverenigingen, kenniscentra, sociale partners, openbaarvervoermaatschappijen, academici enzovoort. Het verslag van deze evaluatie is beschikbaar op het einde van het finale eindrapport over het BE CYCLIST-plan, te vinden op de site van de FOD Mobiliteit.

Nu we de balans opmaken, stel ik met genoeg vast dat deze gezamenlijke inspanning van de gehele regering ertoe geleid heeft dat het BE CYCLIST-plan werkelijkheid is geworden, aangezien bijna alle 52 maatregelen afgerond zijn of dat tegen het einde van de legislatuur zullen zijn. Van de 52 maatregelen die aanvankelijk in 2021 werden opgenomen in het fietsplan BE CYCLIST, zullen er slechts twee niet gerealiseerd worden, een om administratieve redenen en de andere om budgettaire redenen. 23 maatregelen zijn reeds afgerond. 27 maatregelen worden ofwel permanent herhaald en elk jaar vernieuwd of zijn opgestart en worden de komende maanden afgerond.

Er is een nieuwe positieve dynamiek op gang gebracht. Een groot aantal maatregelen is permanent gemaakt. In verschillende opzichten zijn wij zelf verder gegaan dan de oorspronkelijke ambitie van BE CYCLIST, met name op het vlak van intermodaliteit via de combinatie van trein en fiets en actieve mobiliteitsmaatregelen voor federale ambtenaren.

Om de eigen medewerkers aan te zetten om te fietsen, is het netwerk van *mobility managers* binnen de overheidsdiensten opgestart. De toegang tot het Flex Abonnement van de NMBS is uitgebreid. De door de fiscus vastgelegde maximale belastingvrije som van 0,27 euro per afgelegde kilometer voor de fietsvergoeding stijgt naar 0,35 euro per kilometer. Dit is automatisch van toepassing voor de federale ambtenaren vanaf 1 januari 2024.

Op het Europese niveau hebben wij die fietsbeweging ook een internationale impuls gegeven door de aanzet te geven tot de European Cycling Declaration die de Europese Commissie oproept om een echte Europese fietsstrategie goed te keuren en die al 17 landen verenigt. Vooral dankzij onze proactieve actie wordt fietsen geleidelijk een onderdeel van het Europese beleid.

Het Europees Parlement heeft het onderwerp goedgekeurd via een resolutie die is voorgesteld door zijn commissie Vervoer.

De Europese Commissie heeft op 5 oktober 2023 in Sevilla een institutionele verklaring over het onderwerp gepresenteerd, met name de European Declaration on Cycling, die voor het eerst ambitieuze vooruitzichten biedt voor de ontwikkeling van een Europees fietsbeleid.

Tijdens het Europese voorzitterschap zal ik het thema van de actieve mobiliteit en dus ook de fiets zeker nog extra naar voren brengen.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

42 **Samengevoegde vragen van**

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IC-trein Brussel - Amsterdam" (55039010C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe intercity Amsterdam-Brussel en de impact op het bestaande treinaanbod" (55039641C)

42 **Questions jointes de**

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train IC qui relie Bruxelles à Amsterdam" (55039010C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau train IC Amsterdam-Bruxelles et son impact sur l'offre de trains existante" (55039641C)

42.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, deze problematiek is al zijdelings aan bod gekomen. Het gaat om de spanning tussen het binnenlands aanbod en internationale treinverbindingen. Ik heb een reeks vragen over de impact daarvan op spoorlijnen 25 en 27 tussen Antwerpen en Brussel.

De NMBS en NS kondigden onlangs aan dat er vanaf 2025 een nieuwe snelle Intercity gaat rijden tussen Amsterdam en Brussel. Deze komt bovenop de bestaande Beneluxtrein, die zou worden beperkt tot het traject Rotterdam - Breda - Brussel.

Eerder stelde ik u al vragen over de toekomst van spoorlijnen 25 & 27 tussen Antwerpen en Brussel. Hierbij aansluitend verneem ik graag volgende zaken:

In welke Belgische stations zal deze trein halt houden? Zullen Belgische binnenlandse treinreizigers ten volle gebruik kunnen maken van deze trein of worden hier voorwaarden aan gekoppeld? Wat is de impact van deze nieuwe verbinding op het bestaande treinaanbod op de as Antwerpen-Brussel, en in het bijzonder: worden er stops en/of treinen geschrapt en zo ja, dewelke?

Wat is de impact op het totale aantal aangeboden zitplaatsen tussen Antwerpen en Brussel in respectievelijk de ochtend- en avondspits? Welke verschuivingen van bestaande treinen zijn nodig en wat is daarvan de impact op de aansluitingen in Vilvoorde, Mechelen, Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal?

Welke maatregelen voorzien de NMBS en Infrabel om de capaciteit en robuustheid op deze as te verbeteren, rekening houdend met plannen van nog meer exploitanten om nieuwe verbindingen aan te bieden tussen Amsterdam en Parijs of Londen?

42.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Van den Bergh, de NMBS en NS hebben inderdaad de handen in elkaar geslagen om het aanbod tussen Amsterdam en Brussel uit te breiden. Naast het aanbod hogesnelheidstreinen van Eurostar komt er een vergroot aanbod aan zogenaamd klassieke treinen. Ik ben uiteraard verheugd over die grensoverschrijdende samenwerking tussen de NMBS en NS en de verhoging van het aanbod tussen beide hoofdsteden. Ik ben blij met die positieve evolutie en ik ben het helemaal eens met u dat de trein de meest logische keuze moet worden voor reizen naar onze buurlanden en bij uitbreiding in geheel Europa.

Daarnaast vind ik ook dat wij ons niet van debat mogen vergissen. Er zijn verplaatsingen van stad naar stad, of met een meer gehypete term *city centre to city centre*, en de verplaatsingen naar de luchthaven voor een langere vlucht. Voor de verplaatsingen van stad naar stad is en blijft de trein het aangewezen vervoersmiddel. De trein is ook het meest aangewezen middel om zich van thuis naar de luchthaven te begeven.

Ik haal even aan dat de NMBS vanuit heel het land vlotte verbindingen aanbiedt naar Brussels Airport met de rechtstreekse verbinding vanuit 82 Belgische stations met 330 treinen op weekdays. Voor internationale reizigers die naar onze nationale luchthaven willen komen, moeten wij rekening houden met de geografische realiteit van België en de specifieke ligging van de nationale luchthaven, in het bijzonder met betrekking tot treinen afkomstig uit Frankrijk.

Voor de pure *feeder flights*, denk bijvoorbeeld aan de verbinding Parijs-Brussels Airport, zijn er ook meer hinderpalen dan alleen de spoorverbindingen. Er is het probleem van de *through-ticketing*, namelijk: wat zijn mijn rechten als ik op het treinonderdeel van mijn traject een probleem tegenkom? Er

is ook het probleem van de bagageafhandeling. Zo kan men op dit moment niet, zoals bij een vlucht, bagage inchecken en daarna *light* reizen tot op de eindbestemming. Het debat is dus complexer dan louter het afschaffen van de vluchten. Er dient een heel systeem te worden heruitgevonden.

Ik heb van dit aspect een van de punten gemaakt dat ik wil oppakken tijdens het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie.

Ik heb ook contact opgenomen met de spoorwegmaatschappijen die luchthaven-naar-luchthaven-verbindingen zouden kunnen aanbieden om hun interesse en hun voorwaarden voor de uitvoering ervan te kennen. Daarmee zijn we bezig.

We zijn ons ervan bewust dat de noden van de verschillende treingebruikers overal in ons land correct moeten worden gedekt. U weet ook dat er ernstige, maar nog niet voldoende, inspanningen worden geleverd voor de optimalisatie van het aanbod in de provincie Antwerpen. Het project is op dit moment nog niet volledig afgeklopt. Welke stops al dan niet worden weerhouden, ligt volgens mijn informatie vandaag nog niet vast.

42.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik vind het een beetje raar dat u spreekt over de treinen naar de luchthaven van Zaventem, want daarover heb ik amper vragen gesteld. Mevrouw Buyst had daarnaar gevraagd? Goed. Dan begrijp ik het.

Het is een goede zaak dat er meer treinen tussen Nederland en België gaan rijden. Het is wel jammer dat er geen rechtstreekse verbinding tussen Schiphol en Zaventem meer zal zijn. Dat is geen goede evolutie. Er zijn dus positieve en negatieve kanten.

De impact op het binnenlandse reizigersverkeer is toch iets dat ons zorgen baart. Ik denk dat er vandaag onvoldoende zicht is op wat die impact zal zijn. U zegt zelf ook dat het te vroeg is om uitspraken te doen. Het is iets dat ons zorgen baart. U hebt die zorgen vandaag niet kunnen wegnemen, maar dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

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

43 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvang van asielzoekers in gebouwen van de NMBS" (55039014C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvang van asielzoekers in gebouwen van de NMBS" (55039248C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvang van asielzoekers in gebouwen van Infrabel" (55039250C)

43 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'hébergement de demandeurs d'asile dans des bâtiments de la SNCB" (55039014C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accueil de demandeurs d'asile dans des bâtiments appartenant à la SNCB" (55039248C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accueil de demandeurs d'asile dans des bâtiments appartenant à Infrabel" (55039250C)

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

De asielopvang in dit land barst uit zijn voegen. Bijna 35.000 plaatsen volstaan niet meer om alle asielzoekers, waarvan bijna 60% geen recht op asiel heeft, op te vangen. Nadat er al eerder beslist werd om asielzoekers onder te brengen in jeugdverblijven heeft premier De Croo nu het plan aangekondigd om opvang te voorzien in gebouwen van de NMBS, de Regie der Gebouwen en Defensie. Er kan niet beter aangetoond worden hoezeer het asielbeleid in dit land faalt.

Werd de NMBS reeds gecontacteerd over het voorstel om gebouwen van de NMBS te gebruiken voor de opvang van asielzoekers? Zo ja, wanneer en door wie? Werd er reeds overleg gepleegd? Wat was de inhoud/de conclusie van dit overleg?

Acht de NMBS haar gebouwen geschikt om te functioneren als opvangplaats voor asielzoekers? Waarom wel of niet?

Hoeveel gebouwen van de NMBS zullen worden ingeschakeld voor het opvangen van asielzoekers?

Aan hoeveel asielzoekers zal dit plaats bieden?

Welke gebouwen uit het patrimonium van de NMBS komen in aanmerking om gebruikt te worden als opvangplaats voor asielzoekers? Welke criteria worden gehanteerd bij de keuze?

Wat zijn de gemaakte financiële afspraken inzake het gebruik van NMBS-gebouwen voor de opvang van asielzoekers?

43.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de voorgestelde sites zijn gebouwen die leegstaan, verkocht zullen worden, te koop staan of sites die nog gedeeltelijk worden gebruikt. Om deze gebouwen conform te maken voor het opvangen van mensen moeten er nog werken worden uitgevoerd. Bij de vorige vraagstelling lag de focus op instapklare gebouwen. Het is Fedasil dat zal oordelen over de geschiktheid van de gebouwen voor opvang.

Op dit moment is er nog geen zicht op het precieze aantal gebouwen. Indien gebouwen of terreinen van de NMBS voor deze doeleinden zouden kunnen worden aangewend, zullen de bevoegde diensten binnen het domein van Asiel en Migratie hierover in gesprek treden met lokale en/of andere overheden. De bredere communicatie zal gebeuren door de diensten bevoegd voor opvang, niet specifiek door de NMBS en Infrabel. De kwestie van de financiering zal worden bekeken samen met de andere betrokken diensten.

43.03 **Frank Troosters** (VB): Ik kan alleen maar besluiten dat we verder moeten afwachten. De communicatie, de financiering en dergelijke zullen allemaal nog wel volgen. We volgen het verder op.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

44 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van het schuilhuisje in het station Wetteren" (55039015C)**

44 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de l'abri à la gare de Wetteren" (55039015C)**

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

Omwille van verschillende feiten van vandalisme heeft de NMBS besloten het schuilhuisje in het station van Wetteren definitief te sluiten. Treinreizigers zullen voortaan enkel nog gebruik kunnen maken van de wachtzaal in het stationsgebouw.

Welke stappen werden er in het verleden ondernomen om de plegers van vandalisme aan het schuilhuis in het station van Wetteren een halt toe te roepen?

Kan de minister bevestigen dat de sluiting definitief zou zijn? Welke verdere bestemming zal er desgevallend aan dit gebouw gegeven worden?

Zullen schuilhuisjes/wachtzalen die in de toekomst slachtoffer zijn van vandalisme steeds gesloten worden? Acht de minister dit beleidsmatig de juiste aanpak van het probleem?

Zo neen, welke maatregelen zullen ter zake genomen worden?

44.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, het gaat om een beslissing die de NMBS niet graag neemt en bovendien pas neemt als zij geen andere oplossing meer ziet.

Sommige mensen gebruikten het schuilhuisje als toilet, waardoor het er heel erg stonk. Dat is niet de bedoeling van een schuilhuisje.

Wij laten de reizigers niet in de kou staan. Om te schuilen, verwijst de NMBS haar reizigers naar de wachtzaal in het stationsgebouw.

44.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik wil twee punten opmerken.

Ten eerste, het kan natuurlijk zijn dat wij bij elk geval van vandalisme gebouwen sluiten. Ik hoop dat de sluiting geen precedent is.

Ten tweede, los daarvan wil ik het volgende opmerken.

Vorige week hadden wij in de voormiddag een vergadering waarin u, mijnheer de minister, twee uur lang mondelinge vragen hebt beantwoord. U hebt toen de opmerking gekregen van sommige leden dat u op de middag vertrok en bijgevolg niet langer beschikbaar was.

Collega's, ik wil toch even de context daarvan schetsen. Eerder hadden wij al een mondelinge-vragensessie met minister Gilkinet op de agenda staan, die buiten zijn wil echter niet is kunnen doorgaan omdat de hoorzitting met mevrouw Hanard nog bezig was. Minister Gilkinet is dan vorige week in de voormiddag voor een extra sessie naar de commissie gekomen om twee uur lang vragen te beantwoorden. Hij is vandaag lang beschikbaar. Ik wil daarvoor mijn waardering uitspreken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55039025C de M. Patrick Prévot est reportée.

45 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van Vias" (55039026C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (vervolgvraag)" (55039109C)

45 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de Vias" (55039026C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit chez Vias (question de suivi)" (55039109C)

45.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

Mijnheer de minister, begin juli deelde u mee dat de externe audit van Vias inmiddels was afgerond, maar dat het definitieve auditrapport nog niet beschikbaar was. Desondanks kon u al een aantal eerste conclusies met deze commissie delen. Zo stelde de auditeur geen grote problemen vast met het financieel beheer van het instituut en oordeelde hij dat de interne controlemechanismen afdoende zijn.

Ik heb nog enkele bijkomende vragen voor u:

1. Heeft u intussen de definitieve versie van het auditrapport ontvangen en zal u dit rapport overmaken aan de leden van deze commissie?

2. Vias was al geruime tijd op de hoogte van het feit dat er een audit zat aan te komen, aangezien u reeds in 2021 een overheidsopdracht hiervoor heeft proberen te bestellen. Uit het indertijd openbaar gepubliceerde bestek blijkt dat er bij de FOD Mobiliteit op z'n minst ernstige vragen bestonden bij het gebruik van de subsidies door Vias. Niettemin gaf u tijdens de commissievergadering van 5 juli 2023 aan dat de audit louter betrekking had op het boekjaar 2022 en niet op eerdere boekjaren. Waarom werd er geen audit besteld die verder terugging in de tijd?

3. In een artikel in De Standaard van 8 oktober 2022 wordt beweerd dat Vias zou sjoemelen met de rapportering van kosten en uren aan de subsidiërende overheid. Indien dit bewezen zou worden, gaat het om ernstige feiten. Welke garantie heeft u dat de audit gebaseerd is op correcte bewijsstukken? Op welke concrete stukken is de audit gebaseerd?

4. Eén van de verbeterpunten voor Vias zou neerkomen op het nemen van een maandelijkse “foto” van de registratie van de uren van projecten door Vias. Dit lijkt erop te wijzen dat er wel degelijk een probleem was met de tijdsregistratie en de controle daarop in het verleden. Hoe denkt u dit afdoende te gaan controleren?

5. U sprak al eerder de wens uit om een Chinese muur op te trekken tussen de commerciële en de gesubsidieerde activiteiten van Vias. Geldt deze Chinese muur ook voor de commerciële onderzoeksactiviteiten die door de studiedienst van Vias worden uitgevoerd? Betekent dit concreet dat personeelsleden die werken voor gesubsidieerde opdrachten niet betrokken zijn in commerciële opdrachten en omgekeerd? Hoe zal u het toezicht daarop organiseren?

6. Ik stelde u al eerder een vraag over de verminderde subsidie aan Vias. Zal het budget in 2024 verder dalen? Zo ja, om welke redenen?

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

Meneer de minister, nog voor het reces stond er een commissie gepland met opnieuw heel wat vragen over de audit bij Vias.

De audit was toen al afgerond, maar de definitieve was nog niet ter beschikking. De minister gaf wel al enkele belangrijke conclusie mee, over de controlemaatregelen, over de financiële stromen, over de interne overlegstructuren, ...

Daarnaast zou de auditeur ook een reeks aanbevelingen gedaan hebben.

Daarom volgende vragen:

Heeft de minister ondertussen de definitieve versie van het auditrapport ontvangen en zal hij deze overmaken aan de leden van de Kamercommissie?

Er werden een reeks aanbevelingen gedaan door de auditeur, deze zouden onmiddellijk geïmplementeerd worden. Kan de minister verduidelijken welke aanbevelingen? Werden deze ondertussen geïmplementeerd?

Er zou een mogelijkheid ingebouwd worden dat ook gespecialiseerde operatoren, zoals onze gerenommeerde universiteiten, mee kunnen dingen voor opdrachten ‘die niet specifiek betrekking hebben op de verkeersveiligheid’. Kan de minister dit verduidelijken?

Om een versnippering van kennis op het vlak van verkeer en verkeersveiligheid te vermijden, hoe ziet de minister de toekomst van onze kennisinstellingen? Kan de minister zich vinden in een onafhankelijk kennisinstituut, vergelijkbaar met SWOV in Nederland?

45.03 Minister Georges Gilkinet: Geachte leden, ik heb het definitieve auditrapport van Vias ontvangen.

De audit heeft geleid tot een aantal aanbevelingen met betrekking tot de interne controlesystemen bij Vias en de rapportering aan de FOD Mobiliteit, die ik hier zal toelichten.

Een eerste aanbeveling is dat de overeenkomst en het werkprogramma vroeger dan voorheen bekrachtigd moeten worden zodat Vias voldoende tijd heeft om de uitvoering van het programma tot een goed einde te brengen. Wijzigingen ten opzichte van het initiële plan die in de loop van het werkjaar goedgekeurd worden, dienen beter gedocumenteerd te worden.

Vias werkt sinds een aantal jaren met een analytische boekhouding, waarbij gepresteerde uren in een tijdsregistratiesysteem toegewezen worden aan specifieke projectcodes. Een soortgelijk registratiesysteem wordt gebruikt voor de operationele kosten. Er werd geadviseerd dat de finaal goedgekeurde uren maandelijks vastgelegd zouden worden door middel van een screenshot of foto. Daarnaast dienen bepaalde procedures die al operationeel zijn beter beschreven te worden en formeel bekrachtigd door het toezichtcomité.

Naar rapportering toe werd aanbevolen een geautomatiseerde rapporteringstool uit te werken om het risico van fouten te vermijden. Mijn administratie heeft zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanbevelingen die voortvloeien uit de audit bij de opmaak van de subsidieovereenkomst van Vias voor 2023.

De expertise van Vias ligt sinds jaar en dag op het vlak van verkeersveiligheid. Wanneer de behoefte bestaat om een studie uit te voeren over een andere of een iets bredere thematiek, zoals duurzame mobiliteit, kan het aangewezen zijn een beroep te doen op een andere onderzoeksinstelling, bijvoorbeeld een universiteit, die in een bepaalde materie gespecialiseerd is.

Voor het jaar 2023 werd hiervoor 500.000 euro in mindering gebracht van de subsidie van Vias. In dezelfde vermindering is voorzien voor 2024. Het gaat dus om een verhoging voor andere opdrachten.

Voor zover ik kan inschatten is de werking van SWOV niet zo sterk verschillend van die van Vias. SWOV werkt met de rijksoverheid, maar evengoed met andere beleidsniveaus in het publieke domein, alsook met andere adviesbureaus, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. SWOV werkt geregeld samen met Vias, bijvoorbeeld in Europese of internationale projecten, maar soms ook als externe reviewer.

De Belgische context is wel verschillend van de Nederlandse. Door de regionalisering zijn er in België, naast Vias, regionale verkeersveiligheidsinstellingen opgericht die instaan voor geregionaliseerde taken zoals verkeerseducatie en sensibilisering. Dat leidt tot versnippering, maar laat ook toe dat de regionale agentschappen hun eigen accenten kunnen leggen, rekening houdend met lokale problematiek. De versnippering wordt echter opgevangen door interfederale samenwerkingsverbanden op diverse niveaus. De onderzoeksinstellingen werken voor bepaalde projecten samen. Er is *high level* overleg op het niveau van de interministeriële conferentie Mobiliteit. Even goed zijn er veelvuldig uitwisselingen op kabinets- en administratieniveau. Tijdens de laatste Staten-Generaal hebben alle niveaus zich geëngageerd nauwer samen te werken en dat doen we.

45.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, de vraag om de resultaten van de audit te delen, hebt u eerder vandaag beantwoord aan collega Troosters, dus dat was ondertussen al duidelijk.

U somt een aantal aanbevelingen op. Dat lijken mij, in alle bescheidenheid, logische en geen onoverkomelijke zaken te zijn. De audit die is gevoerd op basis van een aantal mogelijke problemen die werden gedetecteerd, lijkt mij ook geen probleem te zijn geweest. Als er vragen zijn over de besteding van publieke middelen – zij horen natuurlijk correct te worden besteed – dan moet dat worden onderzocht, maar als ik uw antwoord naast eerdere antwoorden over de audit leg, denk ik dat ik mag concluderen dat er niet noodzakelijk keihard moet worden ingegrepen en dat er vandaag geen al te grote problemen bestaan.

Indien dat de juiste conclusie is, dan moeten we volgens mij opnieuw focussen op het in staat stellen van de mensen van Vias om hun kerntaak verder te kunnen opnemen. Een aantal verdachtmakingen uit het verleden moeten dan ook stoppen. Als ik het juist heb, dan mag er dus stilaan overgegaan worden naar de orde van de dag.

Mijnheer de voorzitter, als ik mij even tot u en de collega's mag richten, ik zou graag willen voorstellen om in de context van dit verhaal eens een bezoek te brengen aan Vias. Zo kunnen we met onze eigen ogen vaststellen hoe de registratie van de uren daar verloopt, zowel wat betreft de commerciële activiteiten als de opdrachten van openbare dienst.

U hebt vandaag al gezegd dat de audit niet gedeeld kan worden. Ik begrijp dat die strategische bedrijfsinfo bevat die u hier niet openlijk wilt tentoonspreiden. Misschien kunnen we bij een komende regeling van de werkzaamheden eens bekijken of we een gedachtewisseling of bevraging over de audit kunnen organiseren. Zo kan de minister, buiten de strategische informatie die binnen het bedrijf moet blijven, een meer gedetailleerde uitleg verschaffen dan de aanbevelingen die hij vandaag opsomde.

Dat zijn mijn twee concrete voorstellen, mijnheer de voorzitter. Misschien kunt u ze voor een volgende regeling der werkzaamheden op de agenda zetten?

De **voorzitter**: Waarvan akte, mijnheer Raskin. Dat kan inderdaad besproken worden, ook al hebben

we al een drukke planning.

45.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoorden.

Wat de suggestie van collega Raskin betreft, vind ik inderdaad dat we een manier moeten zoeken om dieper in te gaan op de audit, zonder die audit daarom volledig vrij te geven. Ik begrijp dat er bepaalde gevoeligheden zijn, maar gelet op de hetze die er is geweest, kan het zinvol zijn wat langer stil te staan bij die audit.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, notre collègue, M. Ben Achour n'est pas en mesure de nous rejoindre, car il est déjà à la gare. Il avait reçu l'information selon laquelle nous terminions nos travaux vers 18 h 15, comme stipulé en début de séance.

La question n° 55039041C de M. Ben Achour est reportée.

Je ne souhaite pas traiter les questions jointes en l'absence du collègue Roggeman, lequel avait également l'information selon laquelle nous arrêtons nos travaux vers 18 h.

Les questions n°s 55039085C, 55039086C de M. Roggeman et n°s 55039127C, 55039128C, 55039129C, 55039130C, 55039132C, 55039135C de M. Troosters sont reportées.

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre disponibilité.

Après cinq heures de séance, de nombreuses questions ont pu être apurées. Il en reste encore, certes, mais je propose qu'on en reste là pour aujourd'hui et qu'on reprenne après les congés, le 7 novembre dans l'après-midi.

45.06 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, je tiens à préciser pour le rapport ainsi qu'aux membres que la commission du 7 novembre s'enchaîne très rapidement après une petite semaine de congé où je ne dispose pas de l'administration de la SNCB pour répondre à toutes les questions. Les questions qui seront introduites à la veille des congés ou pendant les congés pourront difficilement recevoir une réponse. Il me reste, toutefois, encore à répondre à une quarantaine de points. Il y a donc suffisamment de quoi s'occuper.

Le **président**: Nous allons apurer la liste existante et peut-être encore celle qui arrive au cours de cette semaine et s'arrêter à ce vendredi, par exemple.

45.07 Georges Gilkinet, ministre: Cela me semble raisonnable, sauf actualité exceptionnelle évidemment, qui donnerait lieu à un débat d'actualité.

La réunion publique de commission est levée à 19 h 04.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.04 uur.