

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

du

MARDI 7 NOVEMBRE 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 7 NOVEMBER 2023

Namiddag

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 et présidée par Mme Kim Buyst.

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

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

01 Actualiteitsdebat over de sociale onrust bij de NMBS en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij de NMBS" (55039715C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen bij de NMBS" (55039740C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aangekondigde stakingen bij de NMBS" (55039752C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De 48 urenstaking op het spoor" (55039755C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij de NMBS" (55039786C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen bij de NMBS" (55039800C)

01 Débat d'actualité sur les tensions sociales à la SNCB et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève à la SNCB" (55039715C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves à la SNCB" (55039740C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves annoncées à la SNCB" (55039752C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève de 48 heures dans les chemins de fer" (55039755C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tensions sociales à la SNCB" (55039786C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves à la SNCB" (55039800C)

01.01 Frank Troosters (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vanavond om 22.00 uur begint de eerste 48 urenstaking op het spoor. Er komt eventueel nog een tweede staking op 6 en 7 december. Deze stakingen geven aan dat de onvrede momenteel zeer groot is in het spoorwezen en bij het spoorpersoneel. Dit is zowat de zwaarste stakingsactie sinds 2017.

Het spoorpersoneel doet dit uit onvrede over de hoge werkdruk en de hoge personeelsuitval. Verder spelen ook het statuut van de nieuwe aanwervingen een rol en de verschuiving en centralisering van 200 werknemers in de stations.

De druppel die de emmer deed overlopen was de aanpassing van de sign-ontijd, de opstarttijd die nodig is om een trein klaar te maken. Tijdens de vorige commissievergadering hebben we het daar al over gehad en ik heb u daar toen vragen over gesteld, mijnheer de minister. U gaf toen aan dat daarover nog onderhandelingen liepen tussen de directie en het personeel. De directie wilde die sign-ontijd immers herleiden tot 10 minuten en het personeel wilde een akkoord bereiken waardoor de sign-ontijd 15 minuten zou bedragen. Intussen is dat akkoord van tafel waardoor er vanavond een staking ingaat.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de sign-ontijd? Ik neem aan dat daarover nog zal worden onderhandeld in de komende dagen. Wordt er een objectieve meting uitgevoerd inzake de benodigde sign-ontijd? Op welke parameters berust de beslissing van de NMBS-directie om de sign-ontijd te reduceren tot 10 minuten?

Wat is het huidige absentiepercentage van de treinbegeleiders van de NMBS? Hoe verhoudt dat zich tot de voorgaande jaren 2022 en 2021? Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de afbouw van het openstaande saldo van compensatiedagen van het NMBS-personeel?

Meent u dat deze stakingen eventueel een goede zaak zijn voor uw ambitie om een modal shift te realiseren, zodat meer mensen de trein zullen nemen? Zal de NMBS een compensatie voorzien voor de treinreizigers die door de stakingen niet van de dienstverlening van de NMBS kunnen genieten?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, twee weken geleden heb ik u tijdens de plenaire vergadering de vraag gesteld wat u zou doen. Zou u, ten eerste, echt naar het personeel luisteren? Zou u er, ten tweede, alles aan doen opdat de NMBS de plannen die ze had voorgesteld, zou intrekken? Dat zou de beste manier zijn geweest. Op die manier was er geen staking nodig.

Wij zien echter dat de verzoeningsvergadering van vrijdag 27 oktober 2023 niks heeft opgeleverd. Er wordt blijkbaar niet naar het personeel geluisterd. De directie weigert toegevingen te doen en wil de productiviteitsverhoging, zoals ze in de beheersovereenkomst is vastgelegd, gewoon doorvoeren. Nochtans stelt het personeel heel duidelijk dat die niet realistisch is en dat de citroen niet nog meer kan worden uitgeperst. Het personeel heeft natuurlijk gelijk.

Het gaat om een aantal punten, zoals de opstarttijd voor de treinbegeleider. Ik las deze morgen nog in een artikel uit de krant over iemand in Wallonië die vertelt hoe de opstarttijd eruitziet, wat zij allemaal moeten doen en in orde moeten brengen. Dat is heel wat werk voor de betrokkenen. Zij moeten ervoor zorgen dat de trein in orde is en dat ze goed weten over welke trein het gaat. Er komt dus heel wat bij kijken. Als die tijd wordt ingekort, vreest het personeel dat er problemen zullen komen op het vlak van de vertragingen. Het is ook belangrijk voor de begeleiders dat zij elkaar nog even kunnen zien. Dat is dus een eerste groot probleem, waarover de mensen kwaad zijn.

Er is nog een tweede groot punt, namelijk het aantal personeelsleden in de stations, dat zal verminderen met 250 personen.

Ik heb u daar toen ook al op gewezen. Het personeel geeft nu al aan dat u van de stations onveilige spookstations zult maken. Dat is de grote bezorgdheid. Wat zal er immers gebeuren? De betrokkenen zullen meer taken op zich moeten nemen. Als iemand met een beperking moet worden geholpen, moet het betrokken personeelslid het loket bemannen en tegelijk de persoon met een beperking helpen. Dat wordt dus één groot probleem. Ook dat is een grote bezorgdheid bij het personeel.

Mijnheer de minister, mijn vragen aan u, na mijn vragen van twee weken geleden, zijn de volgende.

Hebt u effectief stappen ondernomen om na te gaan of de plannen nog kunnen worden ingetrokken?

Hoe zit het met de sociale dialoog? Wat vindt u zelf daarvan?

U geeft immers altijd aan dat die dialoog superbelangrijk is. Wij worden nu echter geconfronteerd met de grootste staking sinds 2017. Mensen staken bovendien niet zomaar. Dat weet u maar al te goed. Wat zult u doen om het probleem op te lossen?

Gaat u akkoord met de besparingsplannen die nu op tafel liggen en die ervoor zullen zorgen dat de

service nog minder zal worden en de arbeidsomstandigheden van het personeel slechter zullen worden?

De **voorzitter**: Collega's, mag ik u vragen om de toegelaten spreektijd te respecteren zodat alle vragen aan bod kunnen komen?

01.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, les syndicats du rail annoncent une double grève de deux fois 48 heures. La première démarre aujourd'hui jusqu'à jeudi et la seconde du 5 au 7 décembre prochains. Je tiens tout de même à rappeler que vous n'êtes pas le patron de la SNCB et que, *a priori*, ce n'est donc pas une décision de votre part qui a pu fâcher les travailleurs à ce point. Le contrat de service public que vous avez conclu avec la SNCB fin 2022, et qui a été salué par tous mes collègues en commission de la Mobilité, n'engageait pas non plus la SNCB à prendre des mesures de restriction des droits des travailleurs en vue d'améliorer le service au public.

Je lisais et j'entendais encore hier et ce matin plusieurs interviews de représentants syndicaux et des CEO d'Infrabel et de la SNCB qui étaient tous unanimes pour saluer les nouveaux moyens donnés au rail et ses ambitions pour les années à venir. J'ai entendu des syndicats se réjouir de l'augmentation de l'offre, du renouvellement du matériel, des moyens donnés pour le personnel. Bien sûr, les syndicats soulignent que, malgré les efforts salués, l'engagement du personnel et sa formation prennent du temps mais l'effort est réel. J'ai aussi entendu Benoît Gilson, le CEO d'Infrabel, rappeler que 11 milliards avaient été investis sous cette législature rien que pour l'infrastructure. C'est un investissement unique depuis très longtemps.

Par contre, cette double grève va ternir l'image du rail aux yeux des voyageurs. Certains vont se voir pris en otage par les syndicats pour des revendications que ces usagers estiment superficielles. D'autres y verront la preuve que rien n'a changé à la SNCB, qui resterait ainsi une entreprise inefficace et coûteuse. Bref, aux yeux du public en tout cas, les raisons de cette grève restent troubles.

Monsieur le ministre, dans quelle mesure êtes-vous associé aux actuelles discussions entre la SNCB et les syndicats sur les droits et devoirs des travailleurs? Quelles sont les raisons réelles de s'inquiéter ou de se réjouir? Les grèves annoncées sont-elles encore évitables? Je pense à celle de décembre. Enfin, en vertu de la tutelle que vous exercez sur la SNCB, quel message de dialogue souhaitez-vous faire passer aux dirigeants et aux travailleurs de la SNCB?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, de spoorbonden kondigen een 48 urenstaking aan vanaf vanavond. Dit is de eerste van twee stakingen, want ze plannen om ook begin december opnieuw het werk gedurende 48 uur neer te leggen. Het is volkomen disproportioneel om 96 uur te staken voor een nieuwe vertrekprocedure. Het is evenwel geen alleenstaande discussie want ze komt boven op de onbeantwoorde frustraties die de afgelopen jaren geuit werden.

Wat is uw standpunt over die 48 urenstaking en de houding van de vakbonden?

Bent u het eens met de kritiek over een verhoogde werkdruk?

Wat is de stand van zaken van de extra aanwervingen bij de NMBS en Infrabel? Wordt het beoogde groeppad bereikt tegen het einde van het jaar?

Waarom blijft u inzetten op een almaar groter aanbod, terwijl iedereen ondertussen al jarenlang weet dat het spoorpersoneel dat niet kan blijven volhouden?

01.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, veel punten zijn reeds aangehaald. Ik zal proberen niet in herhaling te vallen. De grootste slachtoffers van die staking zullen de reizigers en het openbaar vervoer in zijn geheel zijn. Ik verwijs ook graag naar de open brief die TreinTramBus gisteren publiceerde in *De Standaard*. Die geeft aan dat men zich toch wel kan afvragen wat met een dergelijke staking wordt bereikt. Wie wordt daardoor het hardst getroffen: de directies van de spoorwegmaatschappijen, de politici of anderen? Vooral de reizigers worden getroffen.

Mijn vraag betreft deels de reden van de staking en hoe we de sociale dialoog opnieuw vlot kunnen trekken en hopen dat deze kwestie in elk geval tegen december opgelost raakt zodat die tweede 48 urenstaking voorkomen kan worden.

Hoe wordt verzekerd dat er nu op een goede en up-to-date manier zal worden gecommuniceerd met de reizigers over hoeveel treinen er morgen en overmorgen zullen rijden? Ik vernam van mevrouw Dutordoir gisterenavond dat morgen 52 % van de IC-treinen zou rijden. Kunt u dat bevestigen?

We hebben ook al herhaaldelijk de druk op het bedrijf aangekaart. De druk op het bedrijf is waarschijnlijk de belangrijkste reden waarom het personeel tot dergelijke stakingsacties bereid is. Ik denk dat de signontijd daarvan een symbool is, maar het gaat echt om meer. De druk op het bedrijf lijkt nog te zullen verhogen met de uitbreiding van de dienstregeling in december. Ook mevrouw Dutordoir sprak gisteren nog over *de stretch*, de druk op het bedrijf, zoals zij dat eigenlijk een jaar geleden al in onze commissie deed. Ik blijf mij afvragen of het wel slim is om die druk nog verder te verhogen op een moment waarop het personeel zo zwaar onder druk staat, het absentisme toeneemt en vragen rijzen over het welzijn op het werk.

01.06 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, il vous reste un peu plus de six mois pour convaincre les navetteurs et leurs représentants que vous réussissez réellement à améliorer leur quotidien et que vous voulez que le train devienne une alternative crédible aux moyens de transports polluants.

Alors de grâce, impliquez-vous et tentez d'impliquer vos collègues ministres régionaux, issus d'ailleurs du même parti que le vôtre, lorsqu'il y a un conflit social dans une entreprise publique en raison même des exigences du ministre de tutelle. Ce ministre doit se retrousser les manches et aider à trouver des solutions car le gouvernement fait partie du problème.

C'est vous-même qui leur avez donné une feuille de route. Il faut le reconnaître: vous n'êtes pas le patron, vous exercez seulement une tutelle. Mais ce n'est pas juste de leur dire de se débrouiller pour la réaliser. Quand je lis que vous conseillez aux syndicats d'être créatifs et de choisir un autre moyen que la grève comme moyen de défense, je me dis que vous avez dû rater quelques décennies de progrès social et que ce n'est pas de bon augure pour l'avenir.

Vous dites plaider pour une alliance entre les entreprises, les voyageurs et le gouvernement sans autre planning concret. Il ne faudra donc pas s'attendre à autre chose qu'à la réalité pendant que vous persistez à rêver à une même trajectoire. Ce qui attend les navetteurs c'est plus de grèves, plus de retards, moins de trains et encore moins de confiance en l'État.

Quelles actions concrètes entreprendrez-vous afin d'aider à faire baisser la tension sociale et l'empêcher de dégénérer en véritable crise sociale, laquelle signerait l'arrêt de mort des améliorations que vous espérez voir proposer aux navetteurs d'ici la fin de la législature?

01.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb u hierover twee weken geleden al ondervraagd in de plenaire vergadering. Er werd toen een beetje om de vraag heen gefietst. Ik heb u de afgelopen jaren heel veel horen beloven: meer dienstverlening, meer treinen, meer, meer, meer, maar in de praktijk zie ik minder, minder, minder. Dat is geen verwijt aan het personeel, want zij zetten dag in, dag uit hun beste beentje voor en ervaren een heel hoge werkdruk. Ik sluit mij wel aan bij de collega's. Met die meer, meer, meer wordt ook rekening gehouden in de vervoerplannen die op regionaal niveau worden opgesteld, maar in de praktijk zien wij het tegendeel. Wij lopen daar tegen een muur.

Ik heb toen ook gevraagd naar de gegarandeerde dienstverlening. Kunt u bevestigen dat die er zal zijn? Zal daarover gecommuniceerd worden aan de reiziger?

Ik haalde het twee weken geleden al aan, de vakbonden gijzelen hier de werkende mensen. Dat mag absoluut niet de bedoeling zijn. Ik las vandaag dat u mensen naar de trein verwijst in het kader van een innovatief project voor zelfrijdende wagens. Ik vind dat behoorlijk cynisch. Op de dag van een 48 urenstaking verwondert het mij enorm dat u innovatie op dat vlak in de weg staat en mensen naar de trein verwijst. Dan val ik echt van mijn stoel.

Kunt u bevestigen dat de gegarandeerde dienstverlening vlot zal verlopen? Welke stappen zullen er gezet worden om die tweede 48 urenstaking in december te vermijden, zodat de reiziger niet opnieuw

gegijzeld wordt?

01.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik denk dat alle spoor mannen en - vrouwen, ook diegenen die actief zijn bij de vakbond, niets liever willen dan zoveel mogelijk mensen stipt, comfortabel en veilig te vervoeren. Dat is hun job, dat is wat ze graag doen. Alleen moeten we erkennen dat het personeel de afgelopen maanden, eigenlijk sinds de heropstart van het gewone leven na de coronacrisis, tussen twee vuren is terechtgekomen. Enerzijds is er een ambitieuze regering die meer geld pompt in de spoorwegen en die terecht beloofd heeft dat de dienstverlening zal uitbreiden, dat er meer alternatieven komen en meer treinen zullen rijden, zeker op grotere assen en met een hogere frequentie. Anderzijds stellen we vast dat het steeds moeilijker wordt om daar het noodzakelijke personeel voor te vinden. Er heerst een chronisch personeelstekort waardoor er regelmatig treinen moeten worden afgeschaft, soms zelfs maandenlang. Ook in mijn eigen regio Gent stel ik dat vast. We kunnen ons dan de vraag stellen waarmee we bezig zijn. We kondigen namelijk een betere dienstverlening aan die we niet kunnen garanderen.

Naast het chronische personeelstekort is er ook druk op de NMBS om steeds efficiënter te werken, om meer te doen met minder personeel, om de productiviteit op te drijven. Wat dat betreft, heeft de NMBS de afgelopen jaren al enorme stappen gezet. De afgelopen zeven à acht jaar is de efficiëntie met bijna 25 % toegenomen. Ik denk dat de combinatie van het verder zoeken naar efficiëntie met het chronische personeelstekort dodelijk is voor de werkdruk en voor fatsoenlijke werkomstandigheden, iets waarop elke werknemer recht heeft.

Als mevrouw Dutordoir aankondigt dat ze nog overleg zal plegen met de vakbonden om een tweede staking te vermijden, wat ligt er dan precies op tafel? Waarover zal er onderhandeld worden? Gaat het om de directe aanleiding tot de staking of zal het wat globaler bekeken worden? Hoeveel marge is er eigenlijk voor het personeel om wat op adem te kunnen komen, zowel wat het aanbod als wat de efficiëntiemaatregel betreft? Dat is immers ook in het belang van de reiziger.

01.09 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, beste collega's, laat mij beginnen met te benadrukken dat ik de geplande staking van 48 uur en de nefaste gevolgen daarvan voor de reizigers, voor het imago van de NMBS en voor de nodige geplande veranderingen absoluut betreurt. Dat geldt des te meer nu wij de spoorwegen voor het eerst sinds lange tijd opnieuw perspectief bieden met nieuwe contracten, massale investeringen en extra personeelsaanwervingen. De trein heeft meer dan ooit een mooie toekomst in het verschiet.

Verandering komt er echter niet van vandaag op morgen. De spoorwegen zijn vandaag in volle transitie, na jaren van desinvestering, een keuze van vorige regeringen. Die gevolgen zijn helaas nog voelbaar voor alle reizigers en voor de werknemers op het vlak van infrastructuur, materieel en personeelstekorten. De krapte op de arbeidsmarkt en de leveringsproblemen van rollend materieel komen daarbovenop.

J'en viens aux conséquences de cette grève de 48 heures pour les prochains mercredis et jeudis. Pour le trafic national des voyageurs, le plan de transport alternatif, qui résulte de la combinaison entre l'indisponibilité des cabines – je dois vous annoncer qu'elles seront toutes disponibles au niveau d'Infrabel – et l'indisponibilité des conducteurs et accompagnateurs de train entrera en vigueur ce soir. Après comptage, je peux vous confirmer qu'à peu près 30 % des trains de la SNCB devraient circuler ce mercredi 8 novembre – nous aurons demain les comptages pour jeudi –, dont 52 % de trains IC. Selon nos prévisions, l'impact devrait être semblable jeudi. Les conséquences seront très limitées pour le trafic international des voyageurs, et le trafic de marchandises devrait se faire presque normalement.

Permettez-moi de dire quelques mots en rapport avec le personnel de la SNCB et d'Infrabel, qui est la pierre angulaire du service ferroviaire. Oui, le travail d'accompagnateur de train, oui, le travail de conducteur de train est une tâche qui n'est pas facile. Horaires irréguliers, tôt le matin, tard le soir et trop de violence de la part des voyageurs – comme nous avons encore pu le voir ce week-end à Liège.

Toutefois, la meilleure façon de répondre à cette situation, c'est l'ambition que nous affichons: les recrutements sont en cours, nous avons l'ambition d'engager davantage de personnel roulant, notamment pour permettre au personnel en place de bénéficier de ses congés quand il le souhaite, ce qui est un droit fondamental évident qui n'a pas été suffisamment respecté jusqu'ici, mais aussi pour renforcer des services plus difficiles, notamment en soirée ou sur des lignes plus complexes.

La défense du statut du personnel de la SNCB dans le cadre de la réforme des pensions, l'engagement de personnel roulant supplémentaire, les centaines de millions d'euros supplémentaires d'ores et déjà réinjectés, monsieur Arens, dans le rail, de l'ambition pour leur entreprise qui, dans dix ans, devra être capable de résister à davantage de concurrence, tel est, selon moi, le meilleur gage d'avenir, l'engagement que j'ai pris et que je prends en faveur du personnel de la SNCB, d'Infrabel et de leurs entreprises.

Meer middelen, meer personeel en morgen meer treinen.

U kent allen mijn zeer hoge ambitie voor de toekomst van de spoorwegen, met de ondertekening van het tienjarige contract vergezeld van nieuwe middelen – het gaat om extra miljarden de komende tien jaar – en een nieuw ambitieus vervoersplan vanaf 10 december, met 2.000 extra treinen elke week, maar ook veranderingen in de manier van werken om de NMBS in staat te stellen een nog efficiënter bedrijf te worden. Meer efficiëntie is de enige manier waarop de NMBS de uitdagingen van de spoorwegmobiliteit van de toekomst aankan. Het is dan ook jammer geconfronteerd te worden met een vorm van verzet die zich uit in de staking tegen de geplande veranderingen.

Ik hoop dat na deze eerste staking de weg van de dialoog hervonden wordt. Ik ben blij te horen dat de CEO's van de NMBS en Infrabel een nieuw overleg met de werknemersvertegenwoordigers aankondigen op donderdag, om indien mogelijk de staking in december af te wenden.

Je suis en contact régulier avec les deux CEO ainsi qu'avec HR rail mais aussi avec les représentants des travailleurs qui savent que ma porte reste ouverte.

Comme je vous le dis ici, je leur dis que la responsabilité du dialogue social appartient bien aux CEO de ces deux entreprises publiques autonomes et il me semble sain qu'il en soit ainsi. Le défi pour l'avenir est de continuer à fournir un service public de qualité avec des travailleurs bien formés et bien rémunérés, avec des gains d'efficience possibles, ne serait-ce qu'au regard des progrès technologiques et de renouvellement du matériel, lesquels sont nécessaires dans le contexte européen de concurrence.

Cela signifie aussi pour l'avenir une capacité de transport des voyageurs augmentée (+30 %), à partir de gares plus accessibles (objectif de 100 % d'accessibilité et doublement de leur nombre dans les dix ans), des trains plus confortables (la moitié du matériel roulant sera renouvelé dans les dix ans) et un service plus robuste (la ponctualité est ma priorité et je ne suis pas satisfait de la situation actuelle mais nous travaillons avec les entreprises pour l'améliorer).

Het is een hele uitdaging die voor ons ligt en die door de overheidsbedrijven en het personeel dient te worden aangegaan, maar dat is ook wat de reizigers van ons verwachten: meer treinen, die op tijd rijden en met een betere dienstverlening.

C'est l'ambition de faire du train la colonne vertébrale de la mobilité, d'augmenter le nombre de voyageurs et le volume de marchandises transportées par rail, de renouveler la moitié du matériel roulant, de rendre toutes les gares parfaitement accessibles – ambition inscrite dans les contrats conclus entre les entreprises et l'État fédéral. J'attends autant d'ambition des entreprises elles-mêmes et de leurs travailleurs, particulièrement dans ce double contexte de nos engagements climatiques et de renforcement de la concurrence.

Les travailleurs et les dirigeants de la SNCB et d'Infrabel connaissent mon ambition et mon engagement en tant que ministre. Je suis prêt à poursuivre le travail de transformation qui est en cours.

We volgen het stappenplan dat in het contract is vastgelegd. We zijn net gestart met een onderzoek naar de geïntegreerde dienstregeling. We willen de integratie van de dienstregeling en de tarieven met andere bedrijven van openbaar vervoer verbeteren. We zullen het tariefbeleid hervormen, om de trein nog aantrekkelijker te maken. Wij investeren in het net en in beter toegankelijke stations. We werven meer medewerkers aan, samen met alle medewerkers en de directies van NMBS en Infrabel.

01.10 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik onthoud uit uw lange antwoord dat op de

specifieke vragen die ik u stelde, geen antwoord is gekomen. Het gaat dan over de sign-ontijd, de absenteïsmecijfers, de evolutie en het openstaande saldo aan compensatiedagen. Die vraag komt straks nog terug, misschien lukt het dan wel.

Wij kennen de inspanningen die gedaan worden. Wij hebben een verhaal gehoord dat wij al verschillende keren gehoord hebben. Het is natuurlijk wel een feit dat er oplossingen beloofd werden. En die blijven uit. Ik heb alle begrip voor het feit dat treinbegeleider en treinbestuurder niet de meest evidente jobs zijn.

U zegt dat u er al een paar honderd miljoen tegenaan gegooit hebt. Wij weten echter ook dat het geld dat er op korte termijn gekomen is, onvoldoende is. Mevrouw Dutordoir is dat hier in de commissie komen schetsen. Zo komen wij er niet. Het Vlaams Belang zei toen al dat wij minstens tot 2026 met de huidige problemen zullen blijven zitten. Momenteel is dat scenario zich helaas aan het voltrekken. Ik benadruk het woord helaas. Ik heb er echt geen plezier in dat het zo is. Ik zou veel liever hebben dat het anders was, niet alleen voor de treinreizigers, maar ook voor het personeel.

Het personeel zit op zijn tandvlees. Er waren oplossingen beloofd. Die zijn er niet gekomen. U herhaalt nu weer uw verhaal over de ambities die u hebt, met betrekking tot toegankelijkheid, over zoveel meer treinen, zoveel meer service en zoveel meer treinreizigers. Wij kennen die verhalen, maar de vraag is of dat realistisch is.

Die discussie werd hier al een paar keer gevoerd. Een paar collega's hebben het daarnet opnieuw aangehaald. Er komt een aanpassing van het vervoersplan. Dat is natuurlijk totaal onrealistisch. Ik voorspel nu al dat men daarmee de kiem legt voor nieuwe problemen en ontevredenheid in 2024 en misschien voor nieuwe acties. Er is geen rollend materieel. Er is geen operationeel personeel. Er is gewoon geen draagvlak om zoiets te doen. Dat is totaal onrealistisch, maar ik vermoed dat die discussie straks nog wordt voortgezet.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, na de vorige plenaire vergadering stelde mevrouw Goedele Devroy, reporter van Villa Politica, dat het raar blijft dat het nog nooit zo slecht gegaan is met de NMBS ondanks een groene minister. Een op de dertig treinen wordt afgeschaft, wat betekent dat er elke maand één dag geen treinen rijden. Dat is de realiteit vandaag.

Ik heb de indruk dat u altijd hetzelfde riedeltje opdreunt over uw investeringen en altijd weer de schuld in de schoenen van de vorige regering schuift. Ondertussen bent u al vier jaar minister en is het einde van de legislatuur in zicht. De mensen zullen u niet herinneren als iemand die het spoor weer op de rails heeft gezet.

Ten eerste heb ik na uw antwoord het gevoel dat u de cri du coeur van het personeel niet hebt begrepen.

Ten tweede spreekt u over efficiëntie, maar u moet er misschien eens voor zorgen dat er aan de top een efficiëntieoefening wordt gedaan. Ik heb in deze commissie al een paar keer voorgesteld om de twee bedrijven opnieuw te laten fuseren. Dan kunt u met minder directieleden één bedrijf maken en ervoor zorgen dat dat bedrijf opnieuw beter functioneert. Dat is ook de wens van de vakbonden. Bespaar niet meer op het personeel, niet op de dienstverlening en niet op de productiviteitsverhoging die nu op tafel ligt. Met de huidige plannen zal de druk op het personeel nog groter worden. De huidige plannen bieden geen oplossing. U luistert niet naar het personeel.

In Engeland heeft het personeel gestaakt. Alle loketten heeft men heropend dankzij de strijd van het personeel. Het personeel zal ervoor zorgen dat er morgen een betere dienstverlening is voor onze reizigers en een betere job voor henzelf. Dankzij het personeel zal de situatie verbeteren.

01.12 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je retiens que vos ambitions importantes pour le rail restent intactes: plus de trains, plus de ponctualité, un matériel plus confortable, plus d'accessibilité, de meilleures correspondances entre les trains ou avec d'autres moyens de transport. Ce sont des ambitions importantes et vous vous en donnez les moyens, tant sur le plan financier que sur le plan humain.

Vous venez de rappeler que votre porte reste ouverte au dialogue, même si la balle est à présent plutôt dans le camp des CEO. Je rappellerai, pour ceux qui incriminent le manque d'action et d'engagement du ministre, que dans les causes des grèves que nous allons connaître, pas un reproche n'est adressé au ministre ni par les patrons ni par les syndicats.

Monsieur le ministre, vous avez également rappelé que le personnel est la pierre angulaire de la SNCB, qu'il effectue un travail difficile sur le plan des horaires et qu'il doit parfois faire face à la violence sur le terrain.

Enfin, je dirais aux navetteurs – dont je fais partie – qu'ils ne doivent pas se décourager: la grève n'est pas totale car une grande partie des trains roulera. Je ne peux que les inviter à vérifier la situation de leur train sur les différents canaux de communication de la SNCB.

01.13 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik ben teleurgesteld in uw antwoord, mijnheer de minister.

Al jaren waarschuwen wij vanuit zowel de oppositie als de meerderheid voor de verkeerde aanpak van aanbodverhogingen terwijl er in Vlaanderen geen personeel is om dat uitgebreide treinaanbod te dragen. Vandaag doen we dat opnieuw.

U wilt alleen maar meer en meer treinen, maar krijgt uw personeelskaders niet gevuld om dit waar te maken. Het gevolg is een grotere uitval en bar slechte stiptheid. Dat zeggen wij hier ondertussen al jaren. Het is duidelijk dat u zich daar nog altijd niets van aantrekt. U doet gewoon voort. Ik merk hier niets van een gevoel van verantwoordelijkheid. Het is allemaal de schuld van de vorige regering. Het is evenwel niet de vorige regering, mijnheer de minister, maar wel u die de NMBS dwingt tot een vervoersplan waar ze mensen voor nodig heeft. U hebt steeds hogere ambities en hebt het steeds over een groter aanbod terwijl u weet dat de NMBS dat nooit uitgevoerd krijgt. Het wordt dus niet meer en meer, maar steeds minder. U doet gewoon alsof u in een groter treinaanbod voorziet, terwijl de uitval alleen maar toeneemt. Het zal dus alleen maar slechter worden. Dat is de conclusie voor de komende maanden en het komende jaar.

U wilde de minister van Mobiliteit zijn die het grootste spooraanbod ooit wilde realiseren en u hebt vandaag inderdaad records op uw naam staan, maar dan wel die voor de minst betrouwbare spoordienst, alsook die voor een recordaantal vertragingen, afschaffingen van treinritten en zelfs onaangekondigde afschaffingen van tussenliggende treinritten om de stiptheid artificieel op te smukken. De reiziger heeft pech en moet de auto maar nemen. Dat is het resultaat van uw beleid. De reizigers zijn het beu, het personeel is het beu. Tegen beter weten in roep ik u opnieuw op om het geweer van schouder te veranderen, mijnheer de minister. U hebt daar nog een paar maanden voor.

01.14 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Bedankt voor uw uitgebreide antwoord.

U hebt echter niet geantwoord op de expliciete vraag wat de reizigers morgen en overmorgen mogen verwachten. Daar hebt u nauwelijks op geantwoord. Zal 52 % van de IC-treinen effectief rijden? Op welke manier zal dat zijn? Zal dat op een heel toegankelijke, duidelijke en heldere manier gecommuniceerd worden? Daar stellen de potentiële reizigers zich wel vragen bij. Kunnen zij morgen rekenen op een trein? Er komt misschien maar één trein per uur in de plaats van twee. Dergelijke vragen verdienen wel een duidelijk, helder antwoord. Het is een beetje jammer dat u dat niet gegeven hebt.

"De kwaliteit van het product spoor is de afgelopen twaalf maanden achteruitgegaan. Het systeem staat onder druk en we moeten de oorzaken benoemen." Dat zijn de woorden van mevrouw Dutordoir gisteren. Het blijft mij verbazen dat men dat systeem nog verder onder druk wenst te zetten door een uitbreiding van het aanbod vanaf 11 december, terwijl het aanbod dat vandaag in principe gerealiseerd zou moeten worden niet eens gerealiseerd wordt of kan worden. Het personeel staat onder druk, wat we vooral zien aan de absentieismecijfers. Dat verdient aandacht. Dat verdient de nodige onderzoeken. Daar liggen de diepere oorzaken. De sign-ontijd is daar maar een symptoom van. Daar moeten eerst oplossingen gevonden worden alvorens het systeem nog verder onder druk te zetten.

U bent zelf begripvol voor de zware uurroosters die het personeel moet ondergaan. Dan wil u er nog extra treinen aan toevoegen, vooral in de vroegere en latere uren. Dan is er misschien wat meer ruimte op het spoor, maar daardoor dreigen de uurroosters nog complexer of zwaarder te worden voor het

personeel. Daar kan, mits een goede omkadering, aan gewerkt worden, mits er voldoende personeel is, maar dat is er vandaag nog niet. Ik blijf er dus voor pleiten om het systeem niet verder onder druk te zetten en de uitbreiding van de dienstverlening even on hold te zetten, zolang de huidige dienstverlening niet effectief gerealiseerd kan worden op een kwaliteitsvolle manier.

01.15 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Comme vous n'avez pas changé de disque ou de cassette, je n'en changerai pas non plus. Ambition Gilkinet: formidable! Moyens Gilkinet: fort minables!

Bien sûr, nous sommes d'accord avec vous en ce qui concerne l'augmentation de l'offre. Je vous ai toujours dit: "Génial! Il y a plus d'offre de trains. Tout va de mieux en mieux! Très, très bien!" Et cela, bien évidemment, au travers de l'augmentation de la productivité des cheminots, des agents de la SNCB. C'est ce qui a déclenché le mouvement que nous allons vivre à présent et dans une quinzaine de jours, si rien n'évolue d'ici là.

Monsieur le ministre, vous vous référez toujours à vos prédécesseurs en déclarant qu'ils n'en ont pas fait assez. Quand je vois ce que vous auriez dû faire, je puis déjà vous indiquer que j'estime que vous n'en avez pas fait assez sous cette législature. C'est clair et net! Et ne vous engagez pas pour ceux qui devront vous succéder, parce qu'ils auront du pain sur la planche! Je le dis franchement.

J'ai été étonné de ne pas entendre le mot important que vous prononcez si souvent, à savoir "la vision". Je constate que vous n'en avez plus et j'en suis sincèrement attristé. C'est le seul changement apporté à votre disque: il n'y a plus de vision. C'est encore pire qu'avant, mais je vous remercie quand même!

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

De **voorzitter**: De vragen van mevrouw Zanchetta stellen we nog even uit, zij zit nog in een andere commissie. De samengevoegde vragen nrs. 55038817C en 55038818C van mevrouw De Jonge worden omgezet in schriftelijke vragen.

02 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Mobiel bereik op de trein" (55038953C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Mobiel internet op de trein" (55039606C)

02 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La couverture mobile dans les trains" (55038953C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accès à l'internet mobile à bord des trains" (55039606C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt in het verleden aangegeven geen voorstander te zijn van gratis wifi op de trein. Ik begrijp uw standpunt in zekere zin wel, want de prioriteit van de NMBS is immers stipte treinen en daar zijn we vandaag nog ver van verwijderd. Ik heb liever een stipte trein zonder internet, dan een afgeschafte trein met gratis wifi.

Als oplossing verwijst u naar de dekking van de mobiele operatoren. Volgens de atlas van het BIPT is er inderdaad over het gros van het grondgebied in principe in een dekking voorzien door de meeste operatoren. In de praktijk stellen er zich echter twee problemen. Ten eerste functioneert een treinstel als een kooi van Faraday, wat de ontvangst van digitale signalen verhindert. Ten tweede beperken de stralingsnormen de ontvangst, zeker in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest waar die zeer streng zijn. Daardoor hebben reizigers op verschillende delen van hun traject amper of geen mobiele verbinding, ondanks het theoretisch aanwezige mobiele bereik. Daar zijn regelmatig klachten over en ik verwijs daarvoor naar de jaarverslagen van Ombudsrail, die daar steeds een hoofdstukje aan wijdt.

In een vorige vergadering verklaarde u dat de NMBS de verbinding op treinen toch zou willen

verbeteren door middel van de *decoating* van de treinramen, waardoor de signaalsterkte in de treinen zou toenemen.

Wat is het resultaat van het onderzoek van de NMBS naar *decoating*? Wordt die *decoating* inmiddels toegepast op het rollend materieel? Heeft de NMBS reeds de mogelijkheid onderzocht om in haar treinstellen signaalversterkers te installeren, ter versterking van het commerciële aanbod van de digitale operatoren? Dat is niet gratis, maar dan is er toch al ontvangst. Welke andere innovaties of proefprojecten bestudeert de NMBS met het oog op het voorzien in een betere verbinding van mobiele netwerken op haar treinen?

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

Le **président**: Chers collègues, je vous prie d'excuser mon retard. Je remercie notre vice-présidente de m'avoir remplacé.

02.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, de NMBS werkt al een tijdje aan een betere gsm-ontvangst in de trein, onder andere door de ontwikkeling van speciaal ontworpen ruiten. Ik heb daarover al vragen gesteld. Er moet daarvoor echter wel een voldoende sterk signaal zijn en dat is in minder dichtbevolkte gebieden soms een probleem. De kwaliteit van het mobiele bereik hangt af van de sterkte van het signaal of de nabijheid van een zendmast. Dat is een zaak van de telecomoperatoren, waarmee minister De Sutter een project heeft lopen. Ik volg dat van nabij.

Eerder bleek al dat de NMBS voor de M6- en M7-rijtuigen het aankoopproces voor gecoate ramen heeft opgestart. Tevens zou de NMBS de mogelijkheid onderzoeken om ook andere lijnen hiermee uit te rusten, en alternatieven analyseren om de lasertechnologie rechtstreeks toe te passen op de beglazing van het bestaande materieel. Ook andere rijtuigreeksen zouden dan van die dunnere beglazing voorzien kunnen worden, zodat het probleem van de kooi van Faraday wordt opgelost.

Wat heeft de analyse van de NMBS om ook andere lijnen en treinstellen uit te rusten met de gecoate ramen opgeleverd?

In welke mate is de NMBS betrokken bij het project van minister De Sutter om de netwerkontvangst langs spoorlijnen te versterken?

Onderzoekt de NMBS, eventueel samen met het BIPT, de tevredenheid van de reizigers met betrekking tot de connectiviteit op de trein? Worden er met het BIPT initiatieven ontwikkeld om de relevantie van de tests te verbeteren?

02.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Roggeman, mevrouw Verhaert, vergelijkende testen, zowel statisch als dynamisch, hebben aangetoond dat er met *decoating* een verbetering op het vlak van datawisseling is, en dus op de reiservaring in zones zonder gsm-bereik, vooral in meer rurale streken. De nieuwe M7-rijtuigen worden daarom sinds november 2022 bij levering standaard met *decoated* ramen uitgerust. De rijtuigen, geleverd voor deze datum, bevatten nog standaardbeglazing, maar er wordt bekeken om deze op termijn ook hiermee uit te rusten.

Van de 312 M7-rijtuigen die tot op vandaag reeds werden geleverd, heeft reeds 22 % in commerciële dienst *decoated* ruiten. De M6-rijtuigen worden momenteel uitgerust met *decoated* ruiten, tijdens de midliferevisie van de vloot. Naast de aankoop van *decoated* glas zijn ook succesvolle testen gebeurd om de ingebouwde standaardbeglazing in situ een nabehandeling te geven om ook zulk glas te verkrijgen. In het verleden werden testen met signaalversterkers uitgevoerd. Die denkpiste werd verlaten, aangezien er technisch geen meerwaarde is ten opzichte van de huidige oplossing.

Mijnheer Roggeman, mevrouw Verhaert, ik ben persoonlijk betrokken bij het project van minister De Sutter om de netwerkontvangst langs de spoorlijnen te versterken. Dit project is op het goede spoor. De NMBS onderzoekt zeer regelmatig de tevredenheid van de reizigers, maar tot nu toe nog niet specifiek de connectiviteit. Met het oog op de verbetering van de netwerkontvangst langsheen de spoorlijnen moeten wij het beste kostenbateninitiatief nemen. Daarom is het belangrijk dat wij efficiënt en goed samenwerken met mevrouw De Sutter.

02.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, indien wij willen dat pendelaars kunnen werken op de trein, moeten de omstandigheden dat toelaten. Die omstandigheden zijn er vandaag niet echt. In sommige delen van Brussel kunnen reizigers niet eens een telefoongesprek voeren op de trein door de hoge stralingsnormen, laat staan dat er een internetverbinding zou zijn.

Decoating op de nieuwe M7-treinstellen is een goede zaak, maar ze is wel een probleem in landelijke gebieden, waar de nieuwe treinstellen pas als allerlaatste of zelfs helemaal niet zullen worden ingevoerd wegens de omvang van de bestelling ten opzichte van de dienstverlening.

De midliferevisie van de M6-treinstellen is goed, maar het zal nog vele jaren duren vooraleer ze aangevat zal worden, laat staan uitgerold zal zijn. Wij spreken hier dus al snel over een investeringshorizon van een decennium.

Ik hoop dat wij het potentiële concurrentievoordeel van de trein kunnen benutten. In het andere geval dreigt dat immers in het nadeel te zijn van de *modal shift*. Dat zou een spijtige zaak zijn.

02.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarin ik echter weinig nieuws heb gehoord. Van een aantal zaken wisten wij al dat ze onderzocht worden, zoals de vraag of gecoate ramen mogelijk zijn op bestaand materieel. Ik heb dus niet veel nieuwe antwoorden gekregen. Ik begrijp dat alles loopt.

Het is in ieder geval goed dat, naar ik heb begrepen, al 22 % van de M7-treinstellen met gecoate ramen rondrijden. De rurale gebieden blijven echter een probleem. Het is goed dat u het dossier samen met minister De Sutter opvolgt, zodat er ook op dat vlak beterschap komt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

03 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken van de nieuwe wet op de sluiting van overwegen" (55038969C)

- **Marianne Verhaert** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe wet op de sluiting van overwegen" (55039599C)

03 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne la nouvelle loi sur la suppression de passages à niveau" (55038969C)

- **Marianne Verhaert** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La nouvelle loi sur la fermeture de passages à niveau" (55039599C)

03.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, tijdens de commissie voor Mobiliteit van 14 juni, inmiddels vijf maanden geleden, stelde ik u vragen over de inwerkingtreding van de nieuwe wet rond de sluiting van overwegen. Het betrof een wijziging van de wet van de politie op de spoorwegen. Die raakte toen om mysterieuze redenen een half jaar aan een stuk niet gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

U antwoordde toen op mijn vraag dat u niet op de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* had gewacht om de KB's voor te bereiden. Ook de uitvoeringsbesluiten waren in de maak, zei u. Ondertussen zijn we vijf maanden verder en heb ik nog geen KB gezien, noch uitvoeringsbesluiten. Graag kreeg ik daar wat toelichting over.

Hoe ver staat de opmaak van de voorgenomen uitvoeringsbesluiten rond de wet tot herziening van de procedure voor het afschaffen van overwegen? Wanneer wilt u deze publiceren?

Op welke manier conformeert Infrabel zich intussen aan de wet, die in de Kamer werd goedgekeurd op 17 november 2022 en in het *Belgisch Staatsblad* werd gepubliceerd op 26 mei 2023?

03.02 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, het wetsvoorstel om een procedure tot

schrapping van de overweg in te voeren werd meer dan een jaar geleden in deze commissie besloten. Het doel van de wet was om eindelijk de gemeentebesturen en betrokken inwoners een volwaardige stem te geven aan tafel met Infrabel.

Een spoorweginfrastructuur sluiten doet men uiteraard met kennis van zaken, met een klare kijk op de plaatselijke situatie. Vanuit de ivoren toren met één pennentrek een overweg schrappen zal niet meer kunnen. Lokale besturen zullen een advies moeten uitbrengen, gebaseerd op een openbaar onderzoek dat ze in het kader van een voorstel tot afschaffing zullen moeten organiseren. Infrabel zal in elk dossier ertoe gehouden zijn een gemotiveerd antwoord te geven op geformuleerde bezwaren. Gebeurt dit niet, dan kan er in beroep worden gegaan tegen een schrappingsbeslissing. Althans dat was de doelstelling van de wet. Nog heel wat moest inderdaad per KB geregeld worden.

Intussen weten we dat er drie zaken bij het Grondwettelijk Hof lopende zijn. Ik heb u in het verleden al over een ervan ondervraagd, u zei dat u dit wetsvoorstel ten volle zou verdedigen.

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

Wat kunt u meer zeggen over de drie zaken die hangende zijn bij het Grondwettelijk Hof?

03.03 Minister **Georges Gilkinet**: Dank u voor uw vragen over de regelgeving inzake de sluiting van overwegen, de wet-Verhaert. De ontwerpen van KB ter uitvoering van de wet van 6 december 2022 zijn opgesteld door de FOD Mobiliteit en volgen de toepasselijke regelgevingsprocedures.

De gewestelijke regeringen zijn aangeschreven in het kader van de procedure zoals voorgeschreven in artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

De antwoordtermijn verliep op 8 oktober 2023. Het Vlaamse Gewest heeft een standpunt bezorgd binnen de gevraagde termijn. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft laten weten dat het nog een advies wenst af te leveren tegen het einde van deze maand. Het Waalse Gewest heeft niet gereageerd binnen de gestelde termijn.

Na ontvangst van het standpunt van het Vlaamse Gewest, waarin de Vlaamse regering uitdrukkelijk verder overleg vroeg met de federale regering om de onduidelijkheden in de voorgestelde procedure uit te klaren, houdt de administratie vergaderingen met het Vlaamse Gewest en de andere gewesten. Na de besprekingen met de gewesten volgen de volgende stappen in de regelgevende procedure: de adviesaanvraag bij de Raad van State, afdeling Wetgeving (30 dagen), een eventuele aanpassing van de ontwerpen naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State en de ondertekening door de minister en publicatie in het *Belgisch Staatsblad*.

Er zijn inderdaad drie beroepen tot vernietiging van de wet hangende bij het Grondwettelijk Hof. Volgens de gebruikelijke procedures worden nu memories uitgewisseld. Aangezien die procedures nog lopen, kan ik enkel verwijzen naar de bovenvermelde info en mededelen dat het verloop van deze procedure wordt opgevolgd.

Ik zal de wet verdedigen, zoals ik reeds eerder heb gezegd. Er wordt hard gewerkt aan dit dossier maar het doorlopen van de procedures vraagt veel tijd.

03.04 **Tomas Roggeman** (N-VA): Dank u voor de transparantie, mijnheer de minister.

Ik hoop dat dit dossier binnenkort kan landen. Wat het doorlopen van de procedure betreft, denk ik dat het belangrijk is dat die nieuwe regels voor het afschaffen van de overwegen binnen afzienbare tijd hun ingang kunnen vinden. Die wet was niet perfect maar is in elk geval beter dan de huidige toestand die helemaal geen procedure voorschrijft. Het zou een belangrijke stap vooruit zijn voor talrijke gemeentebesturen, mocht dit effectief worden uitgevoerd.

03.05 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik sluit me hierbij aan.

Dank u, mijnheer de minister voor de stappen die al genomen zijn en die nog zullen worden genomen, zodat we eindelijk die resultaten krijgen, want in de praktijk moet ik jammer genoeg nog steeds het tegendeel vaststellen wat de samenwerking met Infrabel betreft, zowel op het niveau van de vervoerregio als op het niveau van de gemeente. Laten we dus hopen dat dit er snel zal zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La reconnaissance des permis de conduire délivrés par l'Irak et la Syrie" (55039041C)

04 Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erkenning van door Irak en Syrië uitgereikte rijbewijzen" (55039041C)

04.01 **Malik Ben Achour** (PS): *Monsieur le Ministre, il y a quelques semaines, je me suis rendu dans les locaux de la régionale verviétoise de Lire et Ecrire et j'y ai rencontré les nombreux apprenants qui bénéficient du formidable travail de cette association. Parmi ceux-ci, un certain nombre d'apprenants étrangers dont l'objectif est d'acquérir une connaissance suffisante, en termes de compréhension et d'expression écrite, de notre langue afin notamment de pouvoir passer les épreuves du permis de conduire. J'ai une nouvelle fois pris conscience de l'importance que représentait pour eux ce permis en tant que voie vers l'emploi et donc l'intégration socio-professionnelle.*

Nous le savons, en ce qui concerne les permis non européens, il est nécessaire de procéder à un échange avec un permis belge à l'administration communale. Cela peut se faire lorsque la Belgique dispose d'un accord diplomatique de reconnaissance avec le pays concerné. Pour tous les autres cas, il faut repasser les épreuves. Force est de constater que les élèves avec lesquels j'ai discuté perçoivent ces disparités comme une loterie et en éprouvent un sentiment d'injustice. Ainsi, il est possible d'obtenir un permis belge lorsque l'on vient de Turquie, d'Iran, d'Algérie ou de République Démocratique du Congo mais pas lorsqu'on arrive de Syrie, d'Irak, d'Argentine ou du Mexique.

Ces différences ont un impact très concret sur la vie des personnes qui fréquentent les cours proposés par des organisations comme Lire et Ecrire. Ces gens veulent travailler, sont tout à fait aptes à travailler. Ils disposent du permis B, voire du permis poids lourds dans leur permis d'origine mais, faute d'un accord diplomatique entre la Belgique et leur pays d'origine, ils sont contraints de repasser les épreuves du permis chez nous, ce qui compte tenu de leurs difficultés à lire l'une des langues nationales constitue un obstacle majeur vers l'emploi.

Je souhaiterais, dès lors, vous poser les questions suivantes:

- Quels sont les critères qui motivent la Belgique à passer des accords avec certains pays plutôt qu'avec d'autres?*
- En particulier, pourquoi la Belgique n'a-t-elle pas d'accords à ce sujet avec l'Irak et la Syrie?*
- Des évolutions positives peuvent-elles être espérées dans un avenir proche, que ce soit pour ces deux états ou pour d'autres?*

04.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Ben Achour, la loi du 16 mars 1968 relative à la police de circulation routière prévoit deux cas distincts pour la reconnaissance d'un permis national étranger non européen en Belgique.

Le premier cas est la conformité du permis de conduire à une convention internationale. En Belgique, il s'agira soit de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 – qui est la plus moderne et prévoit un permis de conduire national au format carte bancaire –, soit de la Convention de Genève du 19 septembre 1949.

En réalité, des modèles prévus dans la Convention de Genève sont au format papier et peu de pays s'y conforment encore; même ceux qui n'ont pas ratifié la Convention de Vienne délivrent des permis de conduire au format carte bancaire.

Pour qu'un permis de conduire national étranger puisse être échangé sur cette base, un spécimen doit être disponible pour que la police fédérale qui examinera son authenticité par comparaison avec ce

spécimen officiel puisse réaliser l'opération de contrôle.

En pratique, si un État ayant ratifié la Convention de Vienne souhaite faire reconnaître son permis de conduire en Belgique, il doit en transmettre le spécimen qui sera analysé afin d'en vérifier la conformité selon la Convention. Si l'analyse confirme la conformité, il sera transmis à la police et la liste figurant sur le site web du SPF Mobilité sera mise à jour.

Vu la rédaction de la loi, il n'y a pas de possibilité de refuser la reconnaissance d'un permis de conduire étranger pour autant qu'il soit conforme et authentifiable en Belgique selon les modalités que je viens d'expliquer.

L'Irak est partie à la Convention de Vienne depuis 2017 mais aucun spécimen n'a été transmis à mon administration. Elle n'a donc pas encore pu vérifier la conformité du modèle par rapport à la Convention.

Le deuxième cas est un accord bilatéral conclu entre l'État en question et la Belgique. Les anciens accords bilatéraux (les premiers ayant été conclus en 1960) ont été conclus à une époque où la matière des permis de conduire et les questions de sécurité routière n'étaient pas aussi centrales qu'actuellement. Certains anciens accords bilatéraux ne portent d'ailleurs plus que sur des modèles de permis de conduire qui ne sont plus utilisés aujourd'hui.

Depuis les années 2000, l'analyse de l'opportunité de conclure un accord bilatéral faite par mon administration quand un État est non-signataire à une des conventions internationales reprises ci-dessus ou dont le modèle de permis de conduire n'y est pas conforme se base sur un certain nombre de critères.

Les critères pris en compte sont principalement la comparaison des statistiques de sécurité routière entre celles de l'État en question et celles de la Belgique, notamment par l'utilisation de rapports de sécurité routière de l'ONU, la comparaison et l'analyse des équivalences possibles entre catégories étrangères et belges, des informations liées à la façon dont le permis de conduire est obtenu à l'étranger par rapport aux standards européens que la Belgique respecte et des indicateurs liés à la corruption. C'est sur cette base qu'un accord bilatéral est accepté ou pas.

04.03 Malik Ben Achour (PS): Monsieur le ministre, si cette réponse était circonstanciée, elle ne précisait cependant rien concernant la détention d'un permis poids lourds à l'étranger. Or c'était aussi la question. Cette question est liée à une rencontre que j'ai eu le plaisir d'avoir dans un centre Lire et Écrire de ma ville; des apprenants m'expliquaient disposer d'un permis poids lourds obtenu en Syrie ou en Irak, mais être confrontés à l'impossibilité de travailler ici malgré les problèmes de pénurie que l'on connaît en matière de transport routier. La question que je vous pose est immédiatement liée à l'enjeu de l'accès à l'emploi dans des métiers en pénurie.

Monsieur le ministre, si vous me l'autorisez, je voudrais demander à votre charmante collaboratrice de m'envoyer cette réponse pour que je puisse l'examiner rapidement et, le cas échéant, revenir vers vous avec des demandes de précisions. Quoi qu'il en soit, je transmettrai cette réponse au centre Lire et Écrire qui a eu la gentillesse de m'accueillir.

04.04 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Ben Achour je vais vous remettre moi-même, et avec plaisir, la réponse, même si ma collaboratrice pourrait le faire également.

Cela mérite une analyse, mais pour synthétiser, soit le permis correspond aux standards acceptés communément, soit il y a une convention bilatérale, mais celle-ci n'est signée que si les standards du pays sont proches des nôtres en matière de sécurité routière, ce qui signifie que l'on peut assimiler le permis à un permis belge sans prendre trop de risques par rapport à la sécurité routière. Je comprends que cela soit frustrant pour les personnes qui conduisent bien mais qui viennent de pays qui n'ont pas les mêmes standards, ce qui est sans doute le cas pour les personnes que vous avez rencontrées.

04.05 Malik Ben Achour (PS): C'est frustrant pour ces personnes et aussi pour les employeurs potentiels qui ont du mal à trouver de la main-d'œuvre.

04.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Il leur reste toujours la possibilité de repasser leur permis poids lourds ici.

04.07 **Malik Ben Achour** (PS): Monsieur le ministre, c'est très lourd et très cher en Belgique.

04.08 **Georges Gilkinet**, ministre: Ce coût nécessite des aides spécifiques. Je vous confirme que l'on est face à une pénurie de chauffeurs. Autant que ces personnes puissent travailler chez nous. En tout cas, je le leur souhaite.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 **Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transport de marchandises via la ligne ferroviaire 287 Ath-Ghislenghien" (55039025C)**

05 **Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het goederenvervoer via spoorlijn 287 Aat-Ghislenghien" (55039025C)**

05.01 **Patrick Prévot** (PS): Monsieur le président, je renvoie au texte écrit de ma question.

Monsieur le ministre, en janvier 2022, je vous interpellais au sujet de la ligne 287 reliant Ath à Ghislenghien. Des rumeurs dans la presse faisaient état d'une possible fermeture et vous m'affirmiez qu'il n'en était rien, ce qui était de nature à me rassurer.

Cependant, vous ne cachiez pas votre inquiétude quant à, je vous cite, « la faiblesse ou l'absence de trafic de marchandises sur cette ligne (...) Au-delà des investissements programmés, il convient surtout – je vous cite – (...) de savoir comment relancer et renforcer l'activité sur cette ligne et, de façon générale, de réfléchir avec tous les acteurs concernés à des solutions pour qu'une relance de l'activité soit possible. »

Vingt mois se sont écoulés depuis notre échange au sein de cette commission. Mes questions – très brèves – sont les suivantes :

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous faire un instantané de la situation concernant le trafic de marchandises sur la ligne susmentionnée?

Quelles pistes de solutions avez-vous trouvées avec tous les acteurs concernés pour relancer ou renforcer l'activité sur cette ligne? Certaines pistes ont-elles été retenues, rejetées ou sont en cours d'analyse?

Quelles avancées concrètes pouvez-vous nous communiquer au sujet de cette ligne dans le cadre du masterplan fret?

Je vous remercie pour vos réponses.

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Prévot, j'espère que vous allez bien et que le week-end n'a pas été trop lourd.

À ce jour, il n'existe malheureusement pas de demande en vue d'une reprise de trafic immédiate sur la ligne 287 Ath-Ghislenghien précitée. Mais je peux vous assurer, monsieur Prévot, que ce dossier fait l'objet d'une grande attention de la part de tous les services concernés, y compris au sein de mon cabinet, et que différentes pistes sont toujours en cours d'analyse pour réactiver le trafic sur ladite ligne. Aucune piste n'a été rejetée pour l'instant.

Vous le savez, mon ambition est de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030, et les équipes du gestionnaire d'infrastructures – Infrabel, pour ne pas le citer – ne ménagent pas leurs efforts en ce sens. Infrabel me communique d'ailleurs que ses équipes sont actuellement en contact avec différents industriels de la région qui envisagent de commencer ou de reprendre le transport de leurs marchandises par train.

À ce stade des échanges, nous sommes optimistes quant à la future reprise du trafic mais, pour qu'il y ait un trafic de marchandises, il faut à la fois des voies, des clients et des transporteurs. Dès lors, nous nous assurons que les voies soient disponibles et que le gestionnaire d'infrastructures fasse sa part du travail, mais il ne peut pas se substituer aux industriels locaux.

05.03 Patrick Prévot (PS): Merci monsieur le ministre pour votre réponse, qui commençait par un petit bémol, dans le sens où il n'y a pas de demande en faveur d'une reprise immédiate. Je me réjouis, néanmoins, d'entendre que le dossier continue à faire l'objet d'une attention particulière et que, pour reprendre vos propos, aucune piste n'a été rejetée.

Effectivement, cela correspond pleinement à votre volonté et à celle du gouvernement d'intensifier le transport de marchandises par voie ferroviaire. J'espère donc que les personnes, et notamment le bourgmestre d'Ath, qui m'avaient à nouveau sollicité sur ce dossier, verront une issue favorable à ce dossier qui conserve toute votre attention, et je vous en remercie.

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

06 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beroep op consultancy bij de NMBS en Infrabel" (55039085C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële stromen bij Ypto" (55039086C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openbare aanbestedingen van NMBS-dochterfirma Ypto" (55039127C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De interne audit in verband met de overeenkomst met het IT-bedrijf van de heer Aghassi" (55039128C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tussen Ypto en Dhr. Aghassi" (55039129C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverleningsovereenkomst tussen de NMBS en Ypto" (55039130C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tussen Ypto en de heer Aghassi (1)" (55039132C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelskader van Ypto" (55039135C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Consultancy bij de NMBS en Infrabel" (55039780C)

06 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours à la consultance à la SNCB et chez Infrabel" (55039085C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les flux financiers chez Ypto" (55039086C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les marchés publics d'Ypto, filiale de la SNCB" (55039127C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit interne portant sur le contrat conclu avec la société informatique de M. Aghassi" (55039128C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat entre Ypto et M. Aghassi" (55039129C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat de prestation de services entre la SNCB et Ypto" (55039130C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat entre Ypto et M. Aghassi (1)" (55039132C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cadre du personnel de Ypto" (55039135C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consultance à la SNCB et chez Infrabel" (55039780C)

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, aanvankelijk had ik over de historie bij Ypto drie schriftelijke vragen ingediend om u te ondervragen over de berichten volgens dewelke Ypto, een dochteronderneming van de NMBS, enkele jaren geleden een miljoenencontract toegekend zou hebben zonder openbare aanbesteding, wat natuurlijk illegaal is. Ik vind het belangrijk om daarover duidelijkheid te krijgen, aangezien het over belastinggeld gaat, maar dat blijkt niet zo evident, want op mijn schriftelijke vragen mocht ik spijtig genoeg nog geen antwoord ontvangen. Daarom herneem ik mijn vragen nu graag mondeling.

Mijnheer de minister, eerst heb ik graag een overzicht. Hoeveel keer deden de NMBS en Infrabel een beroep op externe onderzoeksbureaus en consultants? Daarbij had ik graag een overzicht van de afgelopen jaren met vermelding van de opdrachten, de tijdsduur, de kostprijs en de uitvoerder. Gelet op de omvang daarvan, lijkt het mij aangewezen dat u dat deel van uw antwoord schriftelijk ter beschikking stelt via het commissiesecretariaat, eerder dan dat u hier tabellen voorleest, maar ik wil uiteraard wel graag een antwoord op mijn vraag.

Onder welke voorwaarden beslissen de NMBS en Infrabel tot het inwinnen van externe expertise? Welke criteria hanteren zij? Wanneer wordt buiten het bedrijf gekeken? Wat is uw standpunt daarover?

Wat betreft de financiële stromen bij Ypto zelf, vraag ik u naar cijfers uit de jaarrekening van Ypto. In de recentste jaarrekening blijkt sprake te zijn van 88,5 miljoen euro aan bedrijfskosten, waaronder een post van 55,5 miljoen, voorbehouden voor de vergoeding van onderaanneming. Graag had ik in detail vernomen op welke manier die 55,5 miljoen euro door Ypto gespendeerd werd aan onderaanneming, met een overzicht van de desbetreffende transacties.

Ook verneem ik graag wie binnen Ypto de verantwoordelijkheid draagt of droeg voor de toekenning van opdrachten buiten procedure.

06.02 Frank Troosters (VB): In tegenstelling tot mijn gewoonte om naar mijn schriftelijke vragen te verwijzen, om collega's ter wille te zijn opdat het sneller zou gaan, zal ik dat nu niet doen. Ik zal mijn vragen wel allemaal stellen. Het gaat immers om schriftelijke vragen die ik al lang geleden heb ingediend en die niet werden beantwoord. Daarom stel ik ze hier mondeling. Ik wil graag dat ze geregistreerd worden en in het verslag komen.

Mijn vragen gaan ook over het fameuze contract van de NMBS-dochteronderneming Ypto met het bedrijf van de heer Aghassi. Graag ontvang ik specifiek voor Ypto per jaar, voor de periode 2010 tot en met 2022, het totaal aantal uitgeschreven overheidsopdrachten, het inkoopvolume in euro, het aantal uitgeschreven overheidsopdrachten waarbij de waarde hoger was dan de Europese drempel en waarvoor dus meldingsplicht geldt en de inkoopwaarde in euro voor die contracten.

Voor het aantal uitgeschreven overheidsopdrachten van Ypto waarbij de waarde hoger was dan de Europese drempel die werd ingesteld en waarvoor dus meldingsplicht geldt, wil ik graag per jaar, voor de periode 2010 tot en met 2022, weten hoeveel keer daadwerkelijk melding werd gemaakt van de deelnemers en aan wie en voor welk totaalbedrag aan inkoopwaarde in euro het contract finaal gegund werd.

Afhankelijk van het antwoord op de vorige vragen, waarom werd of wordt niet voldaan aan de opgelegde regels inzake de meldingsplicht? Welke maatregelen zal de NMBS nemen om, indien niet aan de meldingsplicht zou zijn voldaan, in de toekomst wel de opgelegde regels ter zake na te leven?

Dan heb ik een aantal vragen over het intern onderzoek naar de totstandkoming van de overeenkomst. Wanneer en door wie werd de opdracht voor deze interne audit gegeven? Wat was de concrete aanleiding die tot deze opdracht heeft geleid? Wat is de precieze opdracht die werd gegeven met betrekking tot de te onderzoeken aspecten? Wat was dus de scope van het onderzoek? Hoeveel personen waren bij de uitvoering van deze audit betrokken? Wanneer en op welke wijze zullen de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn? We weten dat ze ondertussen beschikbaar zijn. Wij hebben een zeer beperkte lezing, die mevrouw Dutordoir vrijpleit, maar voor de rest weten wij eigenlijk niets.

Zal de NMBS of de leden van de raad van bestuur het integrale rapport van de interne audit volledig ter beschikking van het publiek stellen? Zullen de parlementsleden van de commissie voor Mobiliteit in

het bezit van het volledige rapport worden gesteld? Zo ja, wanneer en hoe? Zo neen, waarom niet?

Ik zou ook graag een kopie van of inzage in de overeenkomst met het IT-bedrijf van de heer Aghassi krijgen. Welke organen of personen binnen de NMBS-groep werden in kennis gesteld van deze overeenkomst? Wie ondertekende namens Ypto en/of namens de NMBS-groep de overeenkomst met het IT-bedrijf van de heer Aghassi?

Op welke wijze werd deze overeenkomst toegewezen aan het bedrijf? Gebeurde dat via een openbare aanbesteding? Indien ja, wat waren de modaliteiten van die aanbesteding? Ik zou ook graag een kopie van of inzage in het bestek van de aanbesteding en het toewijzingsrapport krijgen.

Is de overeenkomst met het IT-bedrijf van de heer Aghassi een hernieuwbare overeenkomst? Indien ja, na welke tijdsperiode wordt een hernieuwing voorzien? Ik wil ook graag een overzicht ontvangen van alle herzieningen en aanpassingen die hebben plaatsgevonden, inclusief de laatst geldende versie van de dienstverleningsovereenkomst. Indien nee, kunt u bevestigen dat de dienstverlening van Ypto zich momenteel nog steeds baseert op de originele dienstverleningsovereenkomst zoals destijds afgesloten?

Verder wil ik een kopie van of inzage in alle facturen, verleende diensten en kostenvergoedingen van welke aard dan ook krijgen die Ypto of een ander orgaan binnen de NMBS-groep ontving namens het IT-bedrijf van de heer Aghassi.

Ik zou graag een overzicht ontvangen van de evolutie van het aantal personeelsleden en de personeelsverloning van Ypto, met een onderverdeling van het aantal interne en externe medewerkers dat voor Ypto actief was. Voor de interne medewerkers wens ik ook graag per jaar het aantal contractuele en het aantal statutaire medewerkers te kennen. Wat was de totale loonlast per jaar van de interne en externe medewerkers?

Ik hoop van u een antwoord op mijn vragen te krijgen, maar ik acht de kans klein dat dit zal gebeuren.

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn mondelinge vraag.

We merken dat er heel veel mist hangt rond de consultancy opdrachten bij NMBS en Infrabel, wij begrijpen dat niet. We krijgen geen of onvolledige antwoorden op onze vragen wegens 'geheime informatie'.

Onze vragen:

Waarom willen de NMBS en Infrabel geen informatie vrijgeven over de consultancy opdrachten die ze uitschrijven? Hebben zij iets te verbergen?

Heeft u als minister inzage in de consultancy uitgaven van onze openbare spoorbedrijven? Zo ja, kunt u die info met ons delen zoals gevraagd?

Hoe kijkt u naar de uitgaven voor consultancy van onze spoorbedrijven?

06.04 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, zoals ik op 19 juli in dit Parlement heb verklaard, maar ook in de laatste vergadering van deze commissie, was het mijn vraag net als die van de CEO van de NMBS dat in alle transparantie de nodige antwoorden zouden komen in dit dossier. Ik heb toen ook toegelicht dat de nodige stappen daartoe waren gezet. Op vraag van de CEO van de NMBS en met de steun van de raad van bestuur van de NMBS heeft het auditcomité eind juni 2023 immers beslist een audit te laten uitvoeren op een IT-dienstverleningscontract van 2018, dat destijds werd gesloten door nv Ypto, het IT-filiaal van de NMBS.

De audit had betrekking op enerzijds de naleving door het toenmalige Ypto-management van de wetgeving op de overheidsopdrachten en anderzijds de eventuele rol van de CEO en het lid van het *executive committee* van de NMBS verantwoordelijk voor IT in de gunning van dat contract.

De conclusies van de audit werden op 1 september 2023 aan de raad van bestuur toegelicht die na

afloop een perscommunicatie heeft uitgestuurd die openbaar is en die ik in deze commissie niet nog eens zal voorlezen.

Om dit punt te besluiten, wil ik erop wijzen dat het parket van Brussel begin september een onderzoek heeft gestart over dit dossier. De NMBS verleent haar volle medewerking aan het parket. In die context spreekt het voor zich dat ik als minister in het belang van het onderzoek geen verdere verklaringen zal afleggen.

Over de aanwending van externe dienstverlening bij de NMBS en Ypto kan ik het volgende meedelen.

Zoals het geval is bij vele bedrijven, doen de NMBS en Ypto, net als Infrabel, een beroep op externe dienstverlening. Voor de NMBS gaat het om projecten die de NMBS aan verschillende dienstverleners toevertrouwt om over de nodige expertise te beschikken om bepaalde niet-recurrente taken uit te voeren, die intern niet aanwezig is, om een onpartijdig of neutraal oordeel over bepaalde dossiers te verkrijgen of strategieën te verfijnen, bijvoorbeeld op het vlak van digitalisering, stiptheid en tarieven. Ook het filiaal Ypto doet een beroep op externe dienstverleners in regie naast het eigen personeel waarover Ypto beschikt. Dit helpt om specifieke expertise in te winnen en om op een krappe arbeidsmarkt toch de juiste profielen te kunnen inschakelen. Het is de doelstelling van Ypto om in de volgende jaren het aandeel interne medewerkers te verhogen, onder voorbehoud van evoluties op de arbeidsmarkt.

De jaarlijkse evolutie van de kosten voor externe dienstverlening is reeds het voorwerp geweest van antwoorden op verschillende vragen.

Zoals u weet, oefent de nv Ypto geen taak van openbare dienst van de NMBS uit en is derhalve geen administratieve overheid in de zin van de wet van 1994. De Commissie voor de toegang tot bestuursdocumenten heeft dit in haar recente advies van 31 augustus bevestigd na een vraag van de heer Roggeman.

Tot slot wil ik melden dat het Rekenhof in april 2023 beslist heeft een voorstudie uit te voeren naar de contracten inzake consultancy die werden afgesloten voor al de FOD's in de periode 2020-2022, alsook naar de eerder afgesloten opdrachten die nog in uitvoering zijn in de vermelde periode.

Het Rekenhof heeft de definitie en de reikwijdte bepaald van wat het onder consultancy verstaat. Consultancy omvat strategisch en organisatorisch advies, operationeel en technisch advies, het opzetten van projecten, juridisch en fiscaal advies, evenals informaticadiensten in de ruime zin van het woord.

Het Rekenhof heeft gevraagd de informatie in verband met deze opdrachten ter beschikking te stellen. De spoorbedrijven, de NMBS, Infrabel, en HR Rail, hebben positief gereageerd op het verzoek van dit collaterale orgaan van het Parlement. Aldus beschikt het Rekenhof over de nodige informatie om desgevallend een breed en objectief verslag over dit onderwerp te brengen voor een geheel van federale instellingen en ondernemingen, waaronder de NMBS.

06.05 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik had zeer concrete schriftelijke vragen ingediend waarop geen antwoord kwam. Op mijn mondelinge vragen krijg ik nu een zeer algemeen antwoord. U noemt geen cijfers, bedrijven, contracten of datums. Ik wil weten aan wie de NMBS taken uitbestedt, welke bedragen ze daarvoor betaalt, voor welke doelstellingen en welke contracten ze hiervoor afsluit. Ik heb dezelfde vragen gesteld voor Infrabel en Ypto.

U zegt dan dat soms een beroep moet worden gedaan op externe expertise, maar dat is hier niet de kwestie. Ik wil details. Hoe kunnen wij zo onze parlementaire controle uitvoeren? Schriftelijke vragen beantwoordt u niet. Mondelinge vragen ontwijkt u. Vragen om inzage worden afgewezen. Het gaat om feitenvragen niet om politiek geladen vragen. Ik vraag geen grote verklaringen over lopende onderzoeken. Ik wil feiten over de gang van zaken bij deze overheidsbedrijven met belastinggeld. Blijkbaar mag de Kamer geen kennis meer nemen van de besteding van belastinggeld voor taken van overheidsbedrijven.

Ik vraag transparantie. Dit is mogelijk het grootste spoorchandaal in jaren. Ik wil duidelijkheid, niet

alleen via het Rekenhof maar ook hier. Elke vraag naar transparantie en openbaarheid wordt afgewezen op alle niveaus. Ik heb een beroepsprocedure lopen bij de Commissie voor de toegang tot bestuursdocumenten. We zullen zien hoe dat afloopt. Dit dossier stinkt uren in de wind. De bedrijven stoppen dingen in de doofpot en u werkt hier spijtig genoeg aan mee. Het betreft hier mogelijk misbruik van belastinggeld. De burger heeft recht op duidelijkheid.

Het is onze grondwettelijke opdracht als Kamerleden om deze zaak uit te spitten. Men steekt ons overal stokken in de wielen. Ik laat het hier niet bij. Dit motiveert me des te meer om dit dossier open te breken. Ik zal hier dus zeker op terugkomen.

06.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, mijn repliek gaat in dezelfde lijn. We hebben een heel algemeen antwoord gekregen, eigenlijk zelfs geen antwoord. Daar komt het op neer. Alle specifieke vragen die de parlementsleden als maandenlang stellen, worden niet beantwoord. Het is niet de eerste keer dat de NMBS zich die almacht toe-eigent. Als wij in andere dossiers vragen stellen, zoals over het Diabolocontract, over het rapport over grensoverschrijdende spoorverbindingen of over de bezettingscijfers van de parkings, de NMBS dekt haar zaken gewoon af en zegt tegen de parlementsleden eigenlijk gewoon "de pot op".

Dat is wat er gebeurt. Dit is een dossier waarrond een heel kwalijke geur hangt. Men heeft een charmeoperatie gevoerd met een intern onderzoek, met mensen die daar zelf bij betrokken zijn, en dat alles om hun CEO uit de wind te zetten. Wij krijgen geen enkele verduidelijking, informatie of cijfer. We weten zelfs nog niet eens waarover dat IT-contract met het bedrijf van de heer Aghassi gaat, noch welke diensten moesten worden geleverd, laat staan hoe dat werd opgevolgd en welke controle er daarop was. Wij weten niets.

Dat gebeurt allemaal met belastinggeld. Wij hebben als parlementsleden een controlefunctie en wij worden door de kiezer gemandateerd om die controlefunctie uit te oefenen, maar dat wordt ons gewoon onmogelijk gemaakt. U zit daarbij als minister en faciliteert dat. Dat is onbegrijpelijk en onaanvaardbaar en wij zullen daar zeker op terugkomen, want hier is veel meer aan de hand.

06.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik weet niet wat er te verbergen valt, waarom er geen transparantie is. De NMBS is een overheidsbedrijf, dus wij hebben als parlementsleden het recht om daarover de nodige informatie te krijgen.

We lezen in de krant dat die persoon een loon krijgt van 2.200 euro per dag, terwijl het personeel vandaag actievoert voor meer middelen en mensen. Aan de ene kant zijn er de werknemers van de NMBS die klagen over de zware werkdruk en aan de andere kant wordt het geld door de ramen gegooid. Hoe is dat in godsnaam mogelijk? Ik geef nog een voorbeeld. Er zijn vandaag twee managers bij de NMBS die verantwoordelijk zijn voor de herstructurering van de loketten. Zij waren daarvoor echter consultants bij bpost. Zullen zij hetzelfde doen als bij bpost? Het personeel maakt zich heel veel zorgen over al die consultants bij de NMBS, die er niet zijn voor de dienstverlening, maar alleen om hun eigen zakken te vullen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoemingen in de raad van bestuur van de NMBS" (55039087C)

07 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nominations au sein du conseil d'administration de la SNCB" (55039087C)

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, ik had u een schriftelijke vraag gesteld over de vernieuwing van de raad van bestuur van de NMBS. Ik heb daar spijtig genoeg geen antwoord op gekregen, dus herneem ik ze via deze weg.

Bij koninklijk besluit van 25 december 2016 werd beslist om vier personen binnen de raad van bestuur van de NMBS een mandaat van zes jaar te geven. Dat kaderde toen in een versterking van de inspraak van de gewesten binnen de NMBS in een poging om het spoorbedrijf meer federaal draagvlak te geven

om tot een meer gecoördineerd mobiliteitsbeleid te komen over de regeringen heen.

Dat KB trad in werking op 1 januari 2017. Het mandaat van die vier bestuursleden liep dus af op 1 januari 2023, maar tot op heden blijken deze personen nog steeds in de raad van bestuur van de NMBS te zetelen. Ik vraag me af hoe dat kan. Er zitten dus vier bestuurders in de raad van bestuur die daar al 11 maanden zetelen zonder mandaat. Hun mandaat werd niet vernieuwd, er is geen enkel spoor van een beslissing. Er was nochtans geen verrassing mogelijk, de deadline lag al vast van voor u minister werd. Dat was dus duidelijk. Uw kabinet weet al jaren dat daar een beslissing genomen moet worden, maar die is er nog steeds niet. Al 11 maanden zitten daar dus vier bestuurders zonder mandaat beslissingen te nemen terwijl zij niet rechtsgeldig benoemd zijn. Zij verwoordigen vandaag dus niemand anders dan zichzelf, en dat in een van de grootste overheidsbedrijven van dit land. Ik vind dat een bijzonder vreemde gang van zaken. Graag had ik van u vernomen hoe dat kan.

Wat is de reden dat u nog geen KB hebt genomen om nieuwe personen af te vaardigen? De gewesten hebben inmiddels allemaal al nieuwe afgevaardigden aangeduid. Waarom worden die benoemingen niet door u bekrachtigd? Hoe kan dit op een dergelijke manier verlopen?

Wat is de rechtsgeldigheid van beslissingen die genomen worden door een raad van bestuur waarin vier mensen zitten zonder mandaat? Schept dat geen risico's ten aanzien van de rechtsgeldigheid van de besluiten van de raad van bestuur van de NMBS?

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Roggeman, de ministerraad zal binnenkort beslissen over de benoemingen in de raad van bestuur van de NMBS, zodra we alle kandidaten voor die belangrijke functies kennen. In afwachting daarvan zijn de beslissingen van de raad van bestuur natuurlijk volkomen geldig.

07.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de lengte van uw antwoord is omgekeerd evenredig met de tijd die u nodig hebt voor het KB. U doet er vier jaar over om een opvolger te benoemen. U antwoordt in twee zinnen wat er te doen staat. We wachten af of er inderdaad binnenkort een beslissing valt. Rechtsgeldig of niet, de toestand waarbij de vertegenwoordiging van mensen in de raad van bestuur van de NMBS geen rechtsgrond meer heeft, kan immers niet blijven duren, zeker omdat de opvolgers inmiddels al vele maanden of zelfs een jaar geleden door de meeste gewesten werden voorgedragen. Ik kijk dus uit naar de beslissing van de ministerraad.

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

08 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aansluiting van de Brusselse haven op het Infrabelnetwerk" (55039091C)**

08 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le raccordement du port de Bruxelles au réseau Infrabel" (55039091C)**

08.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de federale en de Brusselse regeringen hebben een akkoord bereikt, om de haven van Brussel opnieuw aan te sluiten op het Belgische spoorwegnet. De ambitie is om tegen de symbolische maand juni 2024 – die maand is om diverse redenen symbolisch – de verbinding te kunnen heropenen.

Mijnheer de minister, algemeen kadert dat akkoord in een van uw vele ambities, namelijk om het volume van het goederenspoor tegen 2030 te verdubbelen. Behalve ambitieuze prognoses in tijd zijn ook andere zaken erg ambitieus, zoals wij u kennen. Bijvoorbeeld, het cijfer 18.500 minder vrachtwagens springt in het oog. Het project in en voor het Brusselse Gewest noopt mij dan ook een aantal vragen te stellen, meer bepaald de hiernavolgende.

Ten eerste, op welke manier werd de prognose van 18.000 minder vrachtwagens berekend of bereikt?

Ten tweede, voor welke categorieën goederen meent u dat de haven van Brussel het meest gebruik zal kunnen maken van de nieuwe ontsluiting van het spoor?

Ten derde, hebt u een zicht op de eventuele nieuwe goederenstromen per spoor inzake onder andere afstand en bestemmingen?

Ten vierde, zal het gaan over vaste lijnen en bestemmingen, zijnde de zogenaamde vaste goederencorridors die wij kennen, of gaat het meer over ad-hocopdrachten en -verbindingen?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Spiegeleer, het cijfer van 18.500 minder vrachtwagens op de Brusselse wegen komt uit gesprekken tussen het kabinet van de bevoegde Brusselse minister, de haven van Brussel en de concessiehouder van de haven, uitgaande van de gemiddelde berekening dat één trein gelijkstaat aan vijftig vrachtwagens. Aangezien het om een terminal gaat, kunnen wij redelijkerwijs verwachten dat alle soorten multimodale containers zullen worden vervoerd. Infrabel krijgt in de loop van 2024 een zicht op de precieze stroom.

Met het nieuwe tracé van de toegangsweg wordt de spoorverbinding voor de voorhaven van Brussel hersteld. Die verbinding zal worden aangesloten op lijn 26B, zijnde een lijn gewijd aan het goederenvervoer. Van daaruit geeft ze toegang tot de lijnen naar Antwerpen, Mechelen en Leuven-Luik. De route eindigt bij de westelijke ringweg rond Brussel op lijn 28.

De belangrijkste boodschap om te onthouden, is dat dit een trimodale transportmogelijkheid is, die ook de mogelijkheid biedt om de congestie in de regio-Antwerpen te helpen verlichten, voor elke container die op het spoor wordt gezet. Dit is uitstekend nieuws voor de Belgische economie, maar ook voor het klimaat en de mobiliteit.

08.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord stemt mij niet tot enig optimisme. Ik wil een aantal cijfers delen. In totaal zijn de Vlaamse zeehavens goed voor ongeveer 300 miljoen ton. Bij de haven van Brussel gaat het over 5,5 miljoen. En minder dan 10 % daarvan betreft containertrafiek. U haalde specifiek containers op het spoor aan. Die containers zijn er, in economische en logistieke haventermen, eigenlijk amper. De haven van Brussel blinkt vooral uit in het volgende. 80 % van de trafiek bestaat uit bouwmaterialen en de door u geliefde minerale oliën. De spoorwegoperatoren die actief zijn in België en Europa, zijn eigenlijk meer en meer toegespitst op containers. En die containers zijn er dus niet. De simulaties die gemaakt zijn op het kabinet-Marón en verder zijn nattevingerwerk.

Het Vlaams Belang deelt natuurlijk uw ambitie om het goederenvolume per spoor te verdubbelen tegen 2030. Ik denk echter eerlijk gezegd niet dat deze ambitieuze ontsluiting van de haven van Brussel daartoe een significante bijdrage zal leveren. Het lijkt mij eerder een symbooldossier van uw groene collega Marón en uw rode collega Vervoort. Het is eerder een symbolisch politiek onderonsje dan echt een ambitieus plan om uw doelstelling in 2030 te bereiken.

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

09 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De perronverhoging in het station Burst" (55039092C)**

09 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Burst" (55039092C)**

09.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, in het kader van een betere toegankelijkheid tot treinen, maakt de NMBS werk van het verhogen van perrons. Dat is hier al vaker aan bod gekomen. De ambitie is ook op dat vlak groot.

Ook al ben ik me ervan bewust dat dat niet overal tegelijk kan gebeuren, is de vooruitgang op het terrein voor het Vlaams Belang ontgoochelend. Specifiek in mijn regio blijft het station van Burst, gelegen aan lijn 89 en 82, achterophinken.

Is er een specifieke reden waarom het verhogen van de perrons in Burst zo lang op zich laat wachten?

Hebt u zicht op een concrete timing voor het verhogen van de perrons in Burst? Zo ja, welke?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, de NMBS en Infrabel hebben hun projecten voor de renovatie van perrons en de toegankelijkheid in stationsbuurten en stations tijdens de periode 2023-2032 toegelicht tijdens hun roadshow in alle regio's. Die informatie kunt u ook vinden op de website van de NMBS.

Ik kan u verzekeren dat wij het liefst alle stations meteen aanpakken en uitbouwen tot toegankelijke knooppunten van openbaar vervoer. Stap voor stap wordt hieraan gewerkt, met een verdubbeling van het aantal toegankelijke stations tegen 2032.

09.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik stel de vraag omdat er momenteel werken aan de gang zijn op die lage perrons in Burst, die voor mindervaliden, ouderen enzovoort moeilijk bereikbaar zijn. De NMBS is er namelijk nieuwe schuilhokjes aan het bouwen.

Eigenlijk zijn er twee mogelijkheden. Ofwel worden die perrons in Burst op relatief korte termijn verhoogd en worden die schuilhokjes die nu gebouwd worden afgebroken, wat mij economisch een zeer onrealistisch scenario lijkt. Ofwel – en dat is voor de pendelaars in Burst helaas het meest waarschijnlijke scenario – zullen die perrons eerder pas tegen 2032 verhoogd worden dan in 2024.

Geen van beide scenario's die hier voorliggen lijken wenselijk voor de pendelaars in Burst en omgeving en ik zal ook op die manier daarover communiceren.

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

10 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast aan het station van Denderleeuw" (55039094C)**

10 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances à la gare de Denderleeuw" (55039094C)**

10.01 **Frank Troosters** (VB): Deze vraag gaat al een tijdje mee. Ik heb uw collega-minister van Binnenlandse Zaken, mevrouw Verlinden, hier al vragen over gesteld. De federale politie heeft intussen hulp verleend inzake de overlastproblematiek aan de stations van Denderleeuw.

Welke structurele maatregelen zal de NMBS nemen om de overlast in Denderleeuw te beteugelen?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, in het kader van het samenwerkingsverband tussen de gemeente Denderleeuw en de NMBS vindt er frequent een veiligheidsoverleg plaats tussen de betrokken veiligheidsactoren, waaronder de burgemeester, de lokale politie, de spoorwegpolitie en Securail. Er wordt relevante informatie uitgewisseld met betrekking tot de veiligheid in en rond de stationsomgeving en er wordt nauw samengewerkt voor zowel de preventieve patrouilles als andere vormen van interventie om de overlast tegen te gaan.

10.03 **Frank Troosters** (VB): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

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

11 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatierustdagen van het NMBS-personeel" (55039095C)**

11 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de repos compensatoire du personnel de la SNCB" (55039095C)**

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

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

Wat is de huidige stand van zaken m.b.t. het wegwerken van de openstaande compensatierustdagen bij het NMBS-personeel? Hoeveel compensatierustdagen staan op dit ogenblik nog open?

Zal de bovenvermelde doelstelling gehaald worden? Zo neen, waarom niet?

Welke eventueel bijkomende maatregelen zullen desnoods genomen worden?

11.02 Minister Georges Gilkinet: Eind 2021 werd in het kader van het dossier van de sociale inspectie het aantal weg te werken achterstallige compensatiedagen vastgesteld op 98.526 dagen. Op 31 augustus 2023 was dat saldo al gezakt tot 30.713 dagen voor in totaal ongeveer 3000 medewerkers.

Alle bijkomende aanwervingen van nieuw personeel moeten het de NMBS mogelijk maken meer vrije dagen aan het personeel toe te kennen. Het saldo zal dan ook verder afnemen.

Voor de dagen die toch niet kunnen worden toegekend, zal er een uitbetaling volgen, zoals afgesproken met de sociale inspectie.

11.03 Frank Troosters (VB): Ik bedank de minister voor zijn antwoord.

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

12 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het prestigeproject voor het nieuwe station in Kortrijk" (55039120C)

12 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet prestigieux pour la nouvelle gare de Courtrai" (55039120C)

12.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de NMBS, De Lijn en de stad Kortrijk slaan de handen in elkaar voor een nieuw station in Kortrijk. Het huidige station wordt met de grond gelijkgemaakt en er komt een prestigieus project in de plaats, kostprijs ongeveer 90 miljoen euro en geschatte duur tien jaar.

Bij PVDA vinden we dat een compleet onverantwoord gebruik van publiek geld. Het openbaar vervoer in de provincie is een regelrechte ramp. Loketten worden gesloten, buslijnen en -haltes geschrapt, kinderen met een beperking zitten uren op de bus naar school en dan kiest men voor een prestigieus project in Kortrijk?!

Er is nochtans een alternatief. Op vele plaatsen kiest men voor herbestemming en renovatie in plaats van sloop en nieuwbouw. Dat is goedkoper, sneller én beter voor ons milieu. Het station van Hasselt wordt momenteel gerenoveerd. Er komt een nieuwe trap en de perrons worden verhoogd. Er komen ook nieuwe banken en schuilhuisjes. De tunnel onder de sporen wordt gerenoveerd. De vloeren, muren en plafonds worden vernieuwd en er komen roltrappen en liften naar elk perron. Op vijf jaar tijd is het station klaar en de hele operatie kost slechts 19 miljoen euro. Hetzelfde gebeurde in Leuven en Aalst. Met het geld voor één prestigestation kunnen we dus meerdere stations eindelijk toegankelijk maken. Denk maar aan Kortrijk, Waregem, Ieper, Poperinge, Izegem en Anzegem.

"De tijd van architecturale hoogstandjes is voorbij, "sober" is het codewoord", stond er in de pers na ondertekening van het nieuwe beheerscontract tussen de regering en NMBS. Hoe komt het dan dat een paar maanden later minister Van Quickenborne en NMBS-woordvoerder Bart Crols met veel bravoure de plannen voor station Kortrijk lanceerden met de woorden "Dit is de toekomst"? Kunt u garanderen dat de kostprijs niet zal exploderen zoals bij het station van Bergen en Gent-Sint-Pieters

en dat de bouwtijd zal gerespecteerd worden?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijn doelstelling en die van de NMBS is van onze stations levendige en veilige plaatsen voor uitwisselingen en ontmoetingen te maken. Zij spelen een rol in het lokale leven en vormen een essentiële schakel in de keten van duurzame mobiliteit. De NMBS voert daarom een ambitieus beleid om haar stations te moderniseren met als doel de toegankelijkheid en de kwaliteit van het onthaal voor de reizigers te verbeteren. De NMBS werkt daarom aan een geleidelijke standaardisering van de uitrusting voor elke categorie van stations.

Het station van Kortrijk is met 8.200 dagelijks opstappende reizigers het tweede grootste station van West-Vlaanderen. Het is een knooppunt voor het openbaar vervoer in West-Vlaanderen en naar het binnenland.

Het oude station van Kortrijk werd gebouwd in de geest van zijn tijd en de toen heersende visie op mobiliteit. De toegankelijkheid was vroeger jammer genoeg amper van belang. De principes van toen volstaan vandaag niet meer. Om het station van Kortrijk te kunnen aanpassen aan de huidige en de toekomstige verwachtingen op het vlak van integrale toegankelijkheid, intermodaliteit en openheid, werd dan ook gekozen voor de bouw van een nieuw station.

Sinds 2018 heeft de NMBS een gecentraliseerd systeem voor het beheer van investeringsprojecten in de stations ter beschikking. Dat moet toelaten dat de oorspronkelijke omvang van het project, het budget en de geplande timing van de werken strikt nageleefd worden.

12.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik meende dat u geen voorstander was van prestigieuze projecten, maar dat u veeleer wou zorgen voor effectieve renovatie. Dat is de vraag van organisaties als de Algemene Administratie van de Patrimoniumdocumentatie, die tegen de nieuwbouw is. Ondertussen loopt er een petitie met meer dan 3.000 handtekeningen en werden er ook bezwaarschriften ingediend. Ons voorstel en ook dat van de reizigersorganisaties is om te investeren in de toegankelijkheid. Maar daarvoor hoeft men toch het hele station niet met de grond gelijk te maken! Dat kan perfect binnen de huidige mogelijkheden. Dat zou veel goedkoper zijn en zou de mogelijkheid bieden alle andere stations in West-Vlaanderen toegankelijker te maken.

Door wat nu op tafel ligt, kan er in de komende tien jaar in West-Vlaanderen niets gebeuren in de andere stations. Ik hoor dat de roltrappen in het station van Harelbeke niet meer toegankelijk zijn en dat reizigers met een beperking niet in het station van Waregem terechtkunnen. Terwijl u zich zo ambitieus wat de toegankelijkheid betreft, noemt, zien we dat daar niets van in huis komt in de andere stations van West-Vlaanderen. Dat is toch onbegrijpelijk?

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55039131C en 55039136C van de heer Troosters werden op zijn vraag ingetrokken.

13 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject met de stiltewagons bij de NMBS" (55039212C)**

13 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote des voitures en zone de silence à la SNCB" (55039212C)**

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

Begin 2023 startte de NMBS een proefproject rond het gebruik van stiltewagons. Dit project zou lopen tot einde mei waarna een evaluatie zou volgen.

*Werd de evaluatie van het proefproject rond de stiltewagons intussen afgerond?
Zo ja, wat waren de conclusies? Zal het gebruik van stiltewagons verder worden uitgerold in de*

*toekomst? Op welke termijn en volgens welke modaliteiten zal dit desgevallend gebeuren?
Zo neen, waarom niet? Wanneer zal dit wel het geval zijn?*

13.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, sinds 1 januari test de NMBS stiltezones op de lijnen Oostende-Eupen en Brussel-Luxemburg. Dat maakt deel uit van een proefproject waarbij de NMBS wenst na te gaan hoe reizigers dat concept ervaren en in welke mate dat initiatief operationeel werkbaar is. Ik steun het initiatief volledig. Het was een van de eerste beslissingen die we samen hebben genomen met de NMBS.

De NMBS meet dat aan de hand van verschillende enquêtes, waarbij we de ervaringen van de reizigers capteren en onderzoeken, daarnaast ook de operationele impact. De testfase loopt nog en de huidige stiltezones zullen alvast actief blijven op de betreffende twee lijnen, minstens tot eind 2023.

13.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik hoop dat dat project succesvol helemaal zal worden uitgerold. We staan er immers volledig achter.

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

14 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De groepsreserveringen voor treinreizen bij de NMBS" (55039226C)**

14 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réservations de groupe auprès de la SNCB pour les voyages en train" (55039226C)**

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

Mijnheer de minister, voor bijvoorbeeld verenigingen en scholen, biedt de NMBS de mogelijkheid om plaatsen op de trein te reserveren voor een groep. Ondanks de vaststelling dat dit niet altijd vlekkeloos verloopt en er ook niet altijd flexibel mee wordt omgegaan, wordt er veelvuldig gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Al blijkt evenwel dat niet alle groepen hiervoor in aanmerking komen. Zo kreeg De Markgrave vzw al herhaaldelijk de reactie dat er niet kan gereserveerd worden voor groepen van mensen met een visuele beperking, "aangezien zij al – samen met hun begeleiders – gratis mogen reizen op het NMBS-netwerk".

Hoeveel aanvragen ontvangt de NMBS per jaar voor groepsreizen?

Hoeveel aanvragen worden er afgewezen? Wat zijn daarvoor de meest voorkomende redenen?

Kan de minister bevestigen dat een groep die gratis met de trein mag reizen – zoals bijvoorbeeld voor mensen met een visuele beperking, met hun begeleiders –, geen groepsreservering kan maken?

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, de NMBS ontving tussen 2018 en 2022 respectievelijk 19.500, 20.000, 8.800, 8.500 en 23.000 aanvragen voor groepsreizen.

Wanneer de NMBS een aanvraag krijgt van een groep voor treinen waar dit niet mogelijk is, bijvoorbeeld vanwege de drukte tijdens de spits, zal ze steeds verschillende alternatieven voorstellen aan de klant.

De NMBS houdt geen cijfers bij van het aantal groepsreizen dat uiteindelijk toch niet kan plaatsvinden.

Het is perfect mogelijk om een groepsreservering te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Er kan dus zeker een reservering worden gemaakt voor een groep slechtzienden, zelfs al reizen ze met een gratis ticket.

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

15 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oplossingen inzake deel- en micromobiliteit" (55039268C)

15 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les solutions de mobilité partagée et de micromobilité" (55039268C)

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

Mijnheer de minister, deelmobiliteit en micromobiliteit kennen de jongste jaren een gestage opgang. In combinatie met het openbaar vervoer, kunnen zij in veel gevallen een aantrekkelijk alternatief bieden voor verplaatsingen in de file. De combinatie deelmobiliteit – openbaar vervoer wordt pas echt een aantrekkelijk alternatief als we het de (potentiële) reizigers zo gemakkelijk mogelijk maken.

Mijn vragen hierbij:

Beschikt de NMBS over een strategische visie op het complementair gebruik van deelmobiliteit in het voor- en natransport voor treingebruikers?

Voorziet de NMBS locaties in stationsomgevingen, in/op haar parkings voor aanbieders van deelmobiliteit (deelsteps, deelfietsen, deelscooters, deelwagens, ...)? In overleg met de lokale besturen?

In Vlaanderen wordt momenteel het concept van Hoppin-punten uitgerold, multimodale overstappunten die combimobiliteit zichtbaar en aantrekkelijk moeten maken. Evident is elke stationsomgeving een overstappunt. In hoeverre werkt de NMBS samen met lokale én regionale diensten om mee zichtbaarheid te geven aan die Hoppin-punten aan haar stations?

Voorziet de NMBS signaletica zodat de reizigers heel eenvoudig het plaatselijke aanbod aan deelmobiliteit kan terugvinden?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, de NMBS heeft een strategie op het vlak van intermodaliteit met een globale visie op de *first and last mile* voor de treinreizigers.

Vandaag wordt ongeveer 1 % van de ritten naar het station afgelegd met een of andere vorm van deelmobiliteit, zoals deelsteps, deelfietsen of deelwagens. Een van de verklaringen van het beperkte aandeel van combimobiliteit kan liggen bij het economische model. Enkel op die plaatsen waar rendabiliteit mogelijk is, zoals in de grote steden, zullen wij aanbieders van deelmobiliteit vinden.

Met de tussenkomst van publieke investeringen zal dat mogelijk veranderen. In haar strategie voor deelmobiliteit steunt de NMBS vooral op de dialoog en samenwerking met de overheden, in het bijzonder de gewesten, steden en gemeenten en aanverwante structuren, zoals intercommunales, Lantis enzovoort. Die overheden hebben de bevoegdheid om de spelers die betrokken zijn bij deelmobiliteit te reguleren en zijn soms ook verantwoordelijk voor het organiseren van deelmobiliteit, zoals Villo en Velo Antwerpen.

De NMBS werkt nauw samen met de lokale en gewestelijke overheden en heeft zo een strategie ontwikkeld om het aanbod qua deelmobiliteit te lokaliseren in de stationsomgeving. De microdeelmobiliteit wordt dus op basis van het STOP-principe gepositioneerd tussen de fiets en het openbaar vervoer. Voor de locatie van de microdeelmobiliteitsdiensten maakt de NMBS een onderscheid tussen twee families van deze diensten: het *station based* aanbod en het *back to one* aanbod met een aanbod dat het openbaar vervoer aanvult, zoals Blue-bike, het *free floating* aanbod en/of het *back to many* aanbod, zoals Villo. Voor het eerst onderzoekt de NMBS de mogelijkheid om dit te integreren in haar fietsparkings zo dicht mogelijk bij de perrons, zoals al het geval is voor Blue-bike.

Voor het tweede systeem plant de NMBS in overleg met de wegbeheerders een drop-off zone in de openbare ruimte op een plaats die zichtbaar is voor de treinreizigers en die compatibel is met het STOP-principe. Deze benadering past in een visie van een *multipoint network*, dat verder gaat dan enkel het station dankzij een *back to many* en/of *free floating system*. Bovendien kunnen de overheidsinstanties die dit aanbod reguleren rechtstreeks tussenkomen bij de operatoren die een licentie hebben om de

ruimte te gebruiken.

De NMBS werkt heel actief samen met MOW en de verschillende vervoersregio's aan de uitrol van de Hoppinpunten aan de stations. Enerzijds is ze betrokken bij de vervoersplannen, waar ze input en advies geeft, ook op de regionale mobiliteitsplannen, anderzijds zit ze voor elke stationsomgeving mee aan tafel met de betrokken lokale besturen en studiebureaus. De NMBS voorziet in specifieke pictogrammen voor deelmobiliteit binnen haar stationssignaletica. Momenteel worden die enkel toegepast voor *station based systems*. De NMBS bekijkt of zij dit kan uitbreiden naar drop-offzones.

15.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is heel belangrijk dat de dialoog met de plaatselijke overheden wordt gevoerd. U verwijst ook naar de samenwerking met de vervoersregio's in Vlaanderen. Dat is heel belangrijk, zeker met de uitrol van de Hoppinpunten. Die Hoppinpunten zullen ook een eigen signaletica hanteren. Ik hoop dat de signaletica die in de stations wordt gebruikt en die voor de Hoppinpunten op elkaar zullen worden afgestemd, zodat er geen verwarring ontstaat. Ik reken erop dat de wijsheid daar zal zegevieren.

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

16 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een rijdende trein met openstaande deuren" (55039302C)

16 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un train ayant circulé avec une porte ouverte" (55039302C)

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

Een trein tussen Tongeren en Hasselt legde een deel van haar traject af met openstaande deuren. Het spreekt voor zich dat deze ongeziene onveilige situatie tot een zwaar ongeluk had kunnen leiden.

*Wat was de precieze oorzaak van dit incident?
Welke maatregelen werden genomen om een herhaling van de feiten te voorkomen?
Kan een treinreiziger de deuren op enigerlei wijze openen (bv. met een noodhendel) tijdens het rijden?*

16.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, bij elke type treinmaterieel is het op elk moment mogelijk de deuren te openen met de noodhendel, in uitvoering van de Europese regelgeving. Wie dat zonder gegronde reden doet, kan een geldboete van 500 euro opgelegd krijgen en kan strafrechtelijk worden vervolgd. De dader van de feiten pleegt inbreuk op de algemene vervoersvoorwaarden van de NMBS en op het KB van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen. De openstaande deur in het station van Hasselt werd alleszins gesloten.

16.03 Frank Troosters (VB): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik ben blij dat die deur ondertussen toe is, maar zouden we toch niet eens de mogelijkheid van het openen van deuren op rijdende treinen moeten onderzoeken? Misschien is dit nodig in bepaalde situaties, maar het lijkt me zeer gevaarlijk. In het kader van de veiligheid zou dit toch onderzocht moeten worden. De daders moeten uiteraard zwaar worden bestraft.

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het aantal ongevallen met e-steps" (55039303C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De resultaten van de ESRA3-enquête m.b.t. bestuurders van e-steps" (55039553C)

17 **Questions jointes de**

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre d'accidents de trottinette électrique" (55039303C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude ESRA3 relative aux utilisateurs de trottinettes électriques" (55039553C)

17.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Eind augustus maakte het verkeersveiligheidsinstituut Vias bekend dat het voor het eerst een gunstige tendens vaststelde bij het aantal ongevallen met elektrische steps. Dat zou mogelijk het gevolg zijn van de verstrengde regels die in juli 2022 van kracht werden. Dat neemt evenwel niet weg dat het aantal ongevallen met e-steps de voorbije jaren enorm de hoogte in is gegaan, wat me tot een aantal vragen inspireert.

Het gebruik van elektrische steps is de voorbije jaren fors toegenomen. Hoe verhoudt de stijging van het aantal ongevallen zich tot het toegenomen gebruik? Is het aantal ongevallen in gelijke mate toegenomen als het gebruik?

De voorbije jaren was er eveneens een toename van het aantal fietsers. Leidde die toename ook tot een stijging van het aantal ongevallen? Zo ja, hoe verhoudt die stijging zich tot het toegenomen gebruik?

Vinden er – in verhouding tot het gebruik – meer ongevallen plaats met e-steps dan met fietsen? Uit onderzoek blijkt dat een derde van de e-stepgebruikers een hoofdletsel oploopt bij een ongeval. Vias pleit dan ook voor de invoering van een helmplicht. Hoe staat u daartegenover?

Vandaag moeten e-steps in België niet gehomologeerd worden om toegelaten te worden op onze wegen. Vindt u het een goed idee om enkel Europees gehomologeerde e-steps toe te laten op de openbare weg?

17.02 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le président, je renvoie au texte écrit de ma question.

Monsieur le ministre, l'institut Vias a récemment participé à une enquête européenne ESRA3 sur le comportement de diverses catégories d'usagers de la route, et a publié ses résultats. Le rapport présente de nombreuses données éclairantes sur diverses marges d'amélioration en matière de sécurité routière. La question des trottinettes électriques est par ailleurs soulevée.

On le sait, ce mode de transport a connu un essor rapide ces dernières années et a gagné sa place dans le mix de mobilité plus douce. Sa part d'usage correspond à 22 % des répondants de l'étude. À cet égard, la loi de juillet 2022 concernant son usage plus sûr a permis de combler un manque d'encadrement alors causé par son développement rapide.

L'étude européenne précédemment citée semble indiquer que de nombreux utilisateurs de trottinettes belges adoptent encore un comportement dangereux en enfreignant ces règles, par exemple en roulant à plusieurs sur un même engin (près de la moitié des utilisateurs interrogés) ou en roulant sur le trottoir (61 % d'entre eux). En outre, d'autres comportements dangereux ont été rapportés, dans des proportions inquiétantes : 46 % des utilisateurs affirment brûler un feu rouge au moins une fois par mois (lorsque c'est interdit) et 40 % reconnaissent conduire une trottinette sous l'influence de l'alcool.

Monsieur le ministre,

1. Pouvons-nous avoir votre analyse sur cette étude? Les chiffres évoqués corroborent-ils les données à votre disposition? Pouvez-vous nous informer plus avant sur ces données?

2. Des initiatives ont-elles été lancées pour informer les utilisateurs de trottinettes des nouvelles règles

instaurées en 2022? Ce pont a-t-il fait l'objet d'une concertation avec les responsables régionaux? De manière générale, quels sont vos premiers retours sur l'application de ces nouvelles règles?

3. Pouvez-vous nous fournir des informations sur les contrôles qui en sont effectués? Leur intensification est-elle discutée avec votre collègue en charge de l'Intérieur?

4. Des contacts ont-ils été pris avec les acteurs du secteur, notamment les entreprises de mise à disposition de trottinettes électriques en libre-service, quant à l'information et au respect des règles en place?

Je vous remercie.

17.03 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Raskin en mevrouw Zanchetta, bedankt voor uw vragen. Voor het aantal letselongevallen beschikken we over statistische gegevens via Statbel, al zijn die vermoedelijk een onderschatting. Niet elk ongeval wordt immers aangegeven bij of vastgesteld door de politie.

Voor het aantal afgelegde kilometers beschikken we echter niet over nationale statistieken. Vias werkt wel met een online-enquête bij 1.000 Belgische respondenten waarbij aan zelfrapportering wordt gedaan, maar wat e-steps betreft zijn er te weinig respondenten. Gelet op het ontbreken van voldoende statistische gegevens voor e-steps, kan dan ook niet geantwoord worden op uw vraag.

Mijnheer Raskin, om uw tweede vraag te beantwoorden kunnen we ons ook baseren op de enquête van Vias voor het aantal afgelegde kilometers. Voor fietsen zijn er meer respondenten dan voor e-steps, maar opnieuw moet worden benadrukt dat deze cijfers uit een enquête komen met zelfrapportering en dus geen officiële nationale cijfers uitmaken. Aan de andere kant laten sommige cijfers een ontkoppeling zien tussen de toename van het aantal verplaatsingen met de fiets en de toename van het aantal ongevallen, zoals het geval is in Brussel, waar het aantal ernstige ongevallen tussen 2019 en 2022 met 31,3 % is gestegen terwijl het aantal verplaatsingen in dezelfde periode met 43,7 % is toegenomen. Het aantal ongevallen met e-steps per miljoen afgelegde kilometers kan opnieuw niet berekend worden wegens een gebrek aan betrouwbare gegevens.

Het gebruik van een helm op een elektrische scooter vermindert de gevolgen van een ongeluk, maar voorkomt niet dat er een gebeurt. Een dergelijke verplichting zou ook gevolgen hebben voor het deelstepsysteem. Daar moeten we ons niet alleen richten op de nadelen van de e-steps, maar ook kijken naar de voordelen die ze kunnen bieden als onderdeel van een goed ontworpen mobiliteitsecosysteem. De rol van de gewesten staat hier centraal. Daarom moet deze kwestie verder worden besproken met mijn collega binnen de IMC Mobiliteit.

Wat uw laatste vraag betreft, e-steps vallen op Europees niveau inderdaad buiten het toepassingsgebied van verordening 168/2013. Ze moeten dus niet goedgekeurd worden. Mogelijk kan op termijn wel beslist worden om elektrische steps te keuren op Europees niveau. Ook op het niveau van de Benelux wordt hierover gepraat. De DG (...) laat momenteel een studie uitvoeren voor dit type voertuig met bijzondere aandacht voor de keuring. Die studie moet afgerond zijn tegen 15 juli 2024.

Madame Zanchetta, l'enquête européenne initiée par Vias et soutenue par le SPF Mobilité a montré que quatre comportements à risque des utilisateurs de trottinettes consistent à brûler un feu rouge, rouler sur le trottoir, rouler à plusieurs sur une trottinette mais aussi rouler en ayant consommé de l'alcool.

S'agissant d'un questionnaire adressé à un échantillon représentatif de la population (2 075 personnes dont 283 utilisateurs de trottinettes électriques), on peut accorder un certain crédit à ces résultats. Vous avez bien en tête que des décisions ont déjà été prises en la matière via une proposition de loi adoptée par ce Parlement après un amendement global visant à interdire de rouler à deux sur une trottinette, à interdire de rouler sur le trottoir, fixant un âge minimum de seize ans et fixant aussi une vitesse maximale.

Le SPF est actif sur les réseaux sociaux afin de rappeler régulièrement les règles de conduite des trottinettes électriques. Il y a également eu des campagnes d'information et de sensibilisation de la part des autorités régionales qui ont été largement relayées par la presse. Par ailleurs, un quiz sur la

trottinette électrique a été publié en juillet dernier sur la page Facebook du SPF Mobilité. Une page dédiée relaie l'enquête de Bruxelles Mobilité sur les trottinettes électriques en Région de Bruxelles-Capitale.

La police ne dispose pas d'un nombre exact de contrôles effectués mais uniquement des infractions enregistrées. Or, actuellement, il n'est pas possible de distinguer, parmi les données concernant les infractions routières, celles spécifiquement commises par les utilisateurs de trottinettes électriques.

La problématique des trottinettes électriques est beaucoup plus aiguë dans certaines zones que dans d'autres. Je sais que les zones de police concernées consentent déjà à des efforts importants pour veiller au respect des règles de sécurité routière par les usagers de ces trottinettes.

Les opérateurs de trottinettes en libre partage sont bien entendu au courant des règles applicables comme tout citoyen doit l'être. Étant donné que les trottinettes électriques font partie d'un ensemble de solutions de mobilité, ce sont mes homologues régionaux qui sont les mieux placés pour organiser le secteur du libre partage. C'est pourquoi cette thématique a été abordée et sera encore abordée en CIM Mobilité.

L'initiative prise par la ministre bruxelloise de la Mobilité, qui vise à limiter le nombre de trottinettes à 8 000 engins et à mieux réguler le secteur de la mobilité partagée, permettra certainement de normaliser encore plus ce type de mode de déplacement à l'avenir.

17.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik begrijp dat het niet evident is om heel correcte cijfers te geven, onder andere omdat ze het resultaat zijn van zelfrapportering en omdat een aantal ongevallen ongetwijfeld niet wordt geregistreerd. Ik vind het alleen wat jammer dat u voor de helmplicht verwijst naar overleg met de ministers van de gewesten. Ik had gehoopt uw persoonlijke mening te vernemen. Ik zal u dat bij gelegenheid nog eens opnieuw vragen.

17.05 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Vous insistez sur l'importance de la transversalité au niveau des prises de décision puisque les Régions jouent un rôle fondamental. Le phénomène des trottinettes est différent selon qu'on habite en ville ou en province.

Je retiens l'importance de la sensibilisation via des campagnes, qui ne sont sans doute pas encore assez nombreuses au vu de la gravité des blessures qu'occasionnent les accidents de trottinette. En cas de chute ou en cas de collision avec une voiture, la protection est encore moindre que lorsqu'on circule à vélo, d'où l'importance de la sensibilisation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Supplément Animal Domestique" (55038547C)

18 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Huisdier Supplément" (55038547C)

18.01 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le président, je renvoie au texte écrit de ma question.

Monsieur le ministre, en Région de Bruxelles-Capitale, votre collègue en charge de la Mobilité a annoncé au Parlement bruxellois s'apprêter à mettre fin au « billet pour chien » en vigueur à la STIB – mais qui dans les faits n'était ni appliqué ni contrôlé – et à adopter un arrêté supprimant l'exigence d'un billet pour les animaux.

Pour nos trains, les dispositions actuelles sont plus strictes que celles qui existaient à la STIB. Même si certaines exceptions sont évidemment prévues pour les chiens-guides d'aveugle ou les chiens d'assistance, un usager du train doit actuellement s'acquitter de la somme de 3 € par trajet pour voyager

avec un animal tenu en laisse. Les petits animaux domestiques sont exemptés de ce ticket à condition de tenir « dans un panier, une cage ou une caisse dont les dimensions ne dépassent pas 30x55x30cm ».

Si évidemment l'animal domestique ne peut pas utiliser les places assises ou les tables, et ne peut être une nuisance pour les autres voyageurs.

Monsieur le ministre, à l'instar de la STIB, pouvez-vous m'indiquer si une telle réflexion pour faire évoluer ce supplément et ce règlement – par exemple en l'annulant pour un animal tenant sur les genoux – est en cours au sein de la SNCB?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Zanchetta, je vous remercie de poser une question sur les voyages en train avec un animal domestique. Il faut plus de voyages en train et donc plus de voyages en train avec des animaux domestiques pour autant que ce soit compatible avec le confort à garantir à chacune et chacun. Je peux vous confirmer que la réglementation actuelle de la SNCB tient bien compte des petits animaux domestiques.

Pour un animal de compagnie, comme par exemple un chat, un cochon d'Inde, un petit chien ou un poisson rouge, si vous préférez, voyageant dans un panier, une cage, une boîte ou un aquarium de maximum 30 x 55 x 30 cm, le voyageur ne doit pas payer de supplément animal domestique. Ce supplément n'est obligatoire que pour des chiens en laisse ou qui ne tiennent pas dans une cage respectant les dimensions précitées, avec une exception pour les chiens d'accompagnement. Cela laisse, me semble-t-il, suffisamment de possibilités aux propriétaires de petits animaux de pouvoir voyager en compagnie de leur animal préféré sans supplément.

À court terme, la SNCB m'informe qu'il n'est pas dans ses projets de revoir la réglementation actuelle, compte tenu aussi des différents objectifs entre les services de la STIB et ceux de la SNCB, notamment la distance plus longue effectuée en général dans des trains que dans les trams, les bus ou le métro.

18.03 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions notamment celle qui concerne le voyage avec le poisson rouge.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 **Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dispositifs de visionnage vidéo au volant" (55038569C)**

19 **Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Systemen waarmee bestuurders van een voertuig tijdens het rijden filmpjes kunnen kijken" (55038569C)**

19.01 **Laurence Zanchetta** (PS): Monsieur le président, je renvoie au texte écrit de ma question.

Monsieur le ministre, l'institut pour la sécurité routière VIAS a récemment réagi à la vente de dispositifs permettant aux conducteurs de visionner des films et autres vidéos en voiture. Ces produits permettent de détourner les écrans intégrés présents dans certains véhicules récents, afin de les transformer en une plateforme de visionnage vidéo.

Il n'est étranger à personne que ces dispositifs représentent un danger pour les usagers de la route, alors que près de 50 personnes perdent la vie sur nos routes tous les ans à cause de la distraction au volant comme le rappelle VIAS.

L'usage, mais également la vente de tels dispositifs relèvent de comportements ouvertement irresponsables au vu du danger qu'ils engendrent. Ceci questionne également la tendance actuelle des constructeurs automobiles consistant à installer des écrans de plus en plus grands dans les nouveaux véhicules. Pourtant, comme le relève l'institut Vias, "le simple fait d'avoir des interactions avec les

systèmes du véhicule multiplie par 2,5 le risque d'accident".

Monsieur le ministre, pouvons-nous avoir votre retour sur cette problématique? Des initiatives sont-elles envisagées afin d'empêcher l'usage de tels dispositifs? Dans quelle mesure celles-ci concerneraient-elles les vendeurs et les constructeurs?

Des contacts ont-ils été pris avec votre collègue en charge de l'Intérieur et les entités fédérées en vue de lutter contre ce phénomène? L'utilisation de tels dispositifs fait-elle aujourd'hui l'objet de contrôle par les forces de l'ordre?

Quelle est votre position vis-à-vis de la tendance des constructeurs à installer des écrans de plus en plus grands dans les véhicules? Entendez-vous amener ce débat au sein des autorités européennes compétentes?

19.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Zanchetta, pas de poisson rouge à l'écran dans ce cas. Néanmoins la distraction du conducteur à laquelle contribue la présence d'écrans est en effet un facteur important qui a un impact sur les accidents et la sécurité routière. J'en suis bien conscient et cela a d'ailleurs déjà fait l'objet de plusieurs études de l'institut Vias. Les résultats de la dernière étude en date ont justement été publiés cette année.

Aujourd'hui, il n'est pas formellement interdit de regarder l'écran de l'ordinateur de sa voiture en conduisant. Les policiers ne peuvent verbaliser que sur la base de l'article 8.3 du Code de la route, qui indique qu'un "conducteur doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit", y compris donc le poisson rouge.

En fonction de la réglementation actuelle, les constructeurs ont la liberté d'installer des écrans de plus grande taille s'ils le souhaitent. Il n'y a pas de prescription technique spécifique en la matière et ces systèmes vidéos peuvent permettre aux utilisateurs d'accéder à de nouvelles fonctions innovantes. Par ailleurs, le problème ne réside pas tant dans la taille de l'écran que dans le nombre de manipulations pour accéder aux fonctions principales via cet écran.

Concernant les mesures prises au niveau européen, l'Union européenne vient d'adopter un nouveau règlement relatif à l'avertisseur avancé de distraction du conducteur ou *advanced driver distraction warning*. Ce système sera obligatoire sur tous les nouveaux types et modèles de véhicules à partir du 7 juillet 2024 et sur tous les nouveaux véhicules à partir du 7 juillet 2026. Le système analyse le regard du conducteur et identifie la zone sur laquelle il porte. En fonction de la zone concernée, le système avertit le conducteur si son regard s'éloigne trop longtemps du parebrise, de sorte qu'il doive reporter son attention sur les conditions de circulation. Autrement dit, si le conducteur porte trop longtemps son regard sur l'écran du véhicule, peu importe sa taille, le système le rappellera à l'ordre.

Cela me semble une évolution positive, mais la Belgique continuera à jouer un rôle actif dans cette problématique, notamment dans le cadre de la prochaine présidence de l'Union européenne. Pour le surplus, je ne manquerai pas d'aborder cette question avec mes collègues régionaux et avec la ministre de l'Intérieur lors de nos prochaines rencontres et en vue d'une actualisation du plan interfédéral de sécurité routière.

19.03 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je ne manquerai pas de revenir vers vous à ce sujet. Il est vrai que la taille des écrans dans les voitures ne cesse de s'agrandir. Même s'il existe des dispositifs qui bloquent le système quand on l'utilise quelques secondes de trop, cela reste inefficace et particulièrement dangereux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train de l'emploi" (55039298C)

20 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De jobtrein" (55039298C)

20.01 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le président, je renvoie au texte écrit de ma question.

Monsieur le ministre, le 8 octobre 2023, nous apprenions que l'initiative « le train de l'emploi », visant à attirer de nouveaux travailleurs, avait été organisée par la SNCB. Concrètement, un train de cinq wagons, chacun dédié à une ou plusieurs types d'emplois de la SNCB, a fait arrêt dans onze gares du pays et accueilli des chercheurs d'emploi intéressés par les offres de la SNCB. Au total, 250 personnes ont participé à l'initiative et manifesté leur intérêt.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes:

1. Pouvons-nous avoir votre retour sur cette initiative? Actuellement, environ 200 emplois – personnel roulant, techniciens, agents de sécurité et personnel en gare, notamment – doivent trouver preneur d'ici la fin de l'année au sein de la SNCB. Dans quelle mesure ces offres d'emploi ont-elles fait l'objet de candidatures? L'ensemble des postes vacants a-t-il été pourvu?

2. En outre, je souhaiterai m'attarder sur un point. La répartition des onze gares impliquées dans l'opération est assez inégale sur le territoire belge: dix d'entre elles sont situées au nord du pays, une à Bruxelles et aucune en Wallonie. Comment expliquer cela, tandis qu'un manque structurel de personnel est déploré par les syndicats? N'aurait-il pas été préférable d'impliquer également des gares du sud du pays? D'autres éditions du « train de l'emploi » sont-elles prévues dans les semaines et mois à venir?

20.02 Georges Gilkinet, ministre: Madame Zanchetta, pour la première fois depuis cinq ans, la SNCB a, à nouveau, déployé un train de l'emploi le samedi 7 octobre 2023. Il est passé par onze gares: Louvain, Bruxelles-Midi, Denderleeuw, Gand-St-Pierre, Courtrai, Bruges, Saint-Nicolas, Anvers-Central, Aarschot, Liers et Malines. Il a attiré 250 candidats pour les nombreuses fonctions à pourvoir.

Ces gares ont été choisies en fonction des besoins en recrutement et de la complexité plus importante de trouver des candidats en Flandre et à Bruxelles. Des places ouvertes en Wallonie étant plus facilement et plus naturellement pourvues de candidats de qualité (ce qui me réjouit pour la Wallonie mais m'inquiète pour la Flandre, ce dont nous avons déjà discuté à plusieurs reprises dans cette commission).

Dans chaque voiture, les personnes intéressées avaient la possibilité de découvrir un métier différent de la SNCB, dont de nombreuses fonctions pour lesquelles de nombreux collaborateurs sont encore recherchés. Une voiture était réservée aux candidats accompagnateurs de trains, une autre aux conducteurs de trains, aux techniciens, aux agents de sécurité et aux ingénieurs et encore à de nombreuses autres fonctions.

Des conseils y étaient prodigués quant à la rédaction d'un CV. Les personnes intéressées avaient la possibilité de déposer leur candidature mais les entretiens de sélection à proprement parler n'étaient pas prévus ce jour-là.

Le train de l'emploi n'est en réalité pas l'endroit pour des recrutements immédiats. Toutefois, la SNCB souhaite faire connaître la diversité des offres d'emploi en son sein et se positionner en tant que futur employeur potentiel face à des personnes qui ne pensent pas spontanément à elle dans leur recherche d'emploi.

Comparé à d'autres événements orientés vers le recrutement, le train de l'emploi se concentre davantage sur la sensibilisation. En général, les personnes intéressées ont besoin de temps pour réfléchir et postulent souvent dans les jours qui suivent.

Quant au nombre de postes à pourvoir cette année, il en reste 200 à combler par rapport aux besoins identifiés en début d'année 2023, ce qui signifie que la SNCB a beaucoup recruté. Cependant, l'effort

pour les pourvoir doit être maintenu. En outre, elle recrute déjà des accompagnateurs de train pour 2024 afin de renforcer les équipes opérationnelles le plus tôt possible. L'on a donc décidé d'anticiper les recrutements vu la nécessité en la matière.

Dans la campagne de communication et le choix des gares, la SNCB a tenu compte au maximum des fonctions pour lesquelles elle recherche un nombre important de candidats. Cela s'est d'ailleurs avéré fructueux.

Les emplois de conducteur ou conductrice de train, avec 84 personnes présentes, et d'accompagnateur ou d'accompagnatrice de train, avec 80 personnes présentes, ont eu le plus de succès en termes de nombre de personnes présentes dans les voitures dédiées à ces fonctions. J'espère que ces personnes rejoindront rapidement la grande famille du rail.

20.03 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions. Cette initiative mérite d'être soulignée quand on connaît les besoins de la SNCB. C'est particulièrement d'actualité à la veille de cette grève et au vu des besoins soulignés par les syndicats.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55039345C van mijnheer Van den Bergh en 55039601C van mevrouw Verhaert worden uitgesteld.

21 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende wagens" (55039368C)

21 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voitures autonomes" (55039368C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik was vanochtend ietwat verrast toen ik via het nieuws vernam dat volgens u een project met zelfrijdende wagens van niveau 3, die momenteel in Duitsland worden toelaten, in België voorlopig niet mogelijk zou zijn. Dat verbaast mij, aangezien u in het verleden pleitbezorger was voor dergelijke innovatieve projecten.

Afgelopen zomer trok een Belgische delegatie van mobiliteitsdeskundigen, waaronder ook de voorzitter van de FOD Mobiliteit, naar San Francisco voor een werkbezoek aan operatoren van zogenaamde robottaxi's of autonome voertuigen in het reguliere verkeer. De bevindingen werden voorgesteld op het *ITS.be Congress* begin oktober. Die bevindingen waren indrukwekkend. De techniek staat verbazend goed op punt en de autonome voertuigen functioneren vandaag in het reguliere verkeer van San Francisco.

In de EU nemen verschillende landen en steden ook initiatieven en maatregelen om ook hier autonome voertuigen een plaats te geven in het mobiliteitssysteem. Oslo staat daarin wellicht het verst, maar is zeker niet de enige stad. In ons land zijn er eerder bescheiden proefprojecten geweest, maar of er echt stappen worden gezet is toch nog niet helemaal duidelijk. Door uw uitspraken vanochtend in de media is daar ook nog meer twijfel over ontstaan.

Mijnheer de minister, in hoeverre is ons land klaar om een plaats te geven aan autonome voertuigen? Welke plaats ziet u voor deze voertuigen in ons mobiliteitssysteem? Zijn er in ons land steden die een voortrekkersrol spelen om een project met autonome voertuigen te verwelkomen en uit te rollen?

Is het te verantwoorden dat verschillende landen van de Europese Unie verschillende snelheden ontwikkelen op dit vlak waardoor het ene land wel bepaalde autonome voertuigen op haar wegen toelaat en een ander land dat niet doet? Dat is mijns inziens niet de te volgen route. Wat is uw standpunt hierover?

21.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, ik was zelf verbaasd over dit artikel, dat mijn standpunt over autonome auto's niet in al zijn nuances weergeeft en dat niet in lijn ligt met de inspanningen en initiatieven die op dit vlak op mijn initiatief worden genomen. Ik dank u dat u mij de

kans hebt geboden om dit te verduidelijken, zoals ik ook in een tweet en een persreactie heb gedaan.

Zelfrijdende wagens zijn het resultaat van indrukwekkende ontwikkelingen op het vlak van artificiële intelligentie en andere belangrijke technologische evoluties. Het is nog te vroeg om te bepalen wat de impact van deze technologie op het vlak van mobiliteit zal zijn, maar ze zal onvermijdelijk een invloed hebben op het sociale leven, de economie, het milieu en op juridisch vlak, iets waarmee rekening moet worden gehouden bij elke innovatie.

België is op dit moment niet klaar om volledig autonome voertuigen buiten het kader van experimenten toe te laten. De taskforce die ik vorig jaar heb gepresenteerd, heeft zijn werk voltooid. In 2023 werd een analysedocument opgesteld dat de uitdagingen identificeert die zelfrijdende voertuigen oproepen, hoe ze kunnen helpen reageren op de milieucrisis, hun relatie met de openbare ruimte, hun toegankelijkheid, de veiligheidskwestie, hun sociale aanvaardbaarheid, het beheer van deze technologische revolutie, de evolutie van bedrijfsmodellen in de automobielsector, de multimodaliteit en hun impact op de vraag naar mobiliteit.

De sleutelconcepten zijn gedefinieerd. Kansen en risico's komen aan bod. Op deze gedocumenteerde basis tekenen de eerste actielijnen zich af. Deze aanbevelingen moeten nu een vervolg krijgen, in overleg met de gewestelijke partners. Dit document concludeert onder andere dat een interfederale autoriteit voor zelfrijdende mobiliteit nuttig zou zijn. Het jaar 2024 zal beslissend zijn om het werk hierover in gang te zetten, met de nieuwe middelen die ik heb gekregen binnen het budgettaire conclaaf om de FOD Mobiliteit te versterken.

De FOD Mobiliteit volgt de werkzaamheden over dit thema op het niveau van de EU en het USC op de voet op. Het gaat dan in het bijzonder over de regels inzake de goedkeuring alsook die met betrekking tot het gebruik van voertuigen zonder bestuurder. Er zijn daartoe al een aantal belangrijke stappen gezet, maar er is nog nood aan verdere harmonisatie.

Tot slot weet de FOD Mobiliteit niet welke steden projecten met autonome voertuigen wensen uit te rollen, maar blijft het onderwerp aandachtig volgen.

Ik heb in de pers verklaard dat we nog niet klaar zijn voor de mobiliteit niveau 3. Een aantal vragen over verantwoordelijkheid en verkeersveiligheid zijn nog niet beantwoord. Dit onderwerp is evenwel belangrijk voor de toekomst. Er lopen proefprojecten zoals bij Colruyt. We bereiden de toekomst voor. Deze mobiliteit zal niet alles beantwoorden. Een file met autonome voertuigen is ook een file. We moeten dus slim zijn en goed nadenken over wat we in de toekomst zullen doen. We werken eraan, maar zijn nog niet klaar voor niveau 3. Mijn antwoord is wat algemeen en dat geeft geen correct beeld van de werkzaamheden waarmee we bezig zijn.

21.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik bedank u voor de nuancering en de toelichting bij de werkzaamheden daarover bij de FOD en de voorbereidingen om op dat vlak samen met de gewesten bepaalde stappen te zetten. Het is interessant om dat van nabij op te volgen. We moeten voorzichtig zijn om daartegen al te grote ideologische bezwaren te hebben, maar juist de opportuniteiten van die nieuwe evoluties zien. Als men effectief met autonome voertuigen binnen de stedelijke weefsels de deelmobiliteit een boost kan geven, kan dat tot gevolg hebben dat er minder voertuigen nodig zijn en dat de druk op de wegen afneemt. Het is dus niet per se een negatief verhaal, we moeten proberen het een positieve invulling te geven. Dat betekent niet dat we op de rem moeten staan voor deze ontwikkeling, wel integendeel. We moeten bekijken welke opportuniteiten zich aandienen en hoe we daarop kunnen inspelen.

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

22 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorwegovergang op lijn 89 te Terjoden (op de grens Haaltert-Aalst)" (55039432C)

22 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le passage à niveau sur la ligne 89 à Terjoden (sur la frontière Haaltert-Alost)" (55039432C)

22.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn mondelinge vraag.

Mijnheer de minister, de spoorwegovergang in Terjoden (grens Haaltert-Aalst), op lijn 89 is reeds onderbroken vanaf 7 oktober tot heden (officieel van 7 tot en met 8 oktober volgens de borden die er vandaag 16 oktober) nog steeds staan. Buiten het feit dat de overgang afgesloten is, is er ook opmerkelijk weinig "beweging" aan de overgang/werf.

De timing lijkt ook nogal ongelukkig (aangezien de wijk ook al sinds geruime tijd afgesloten is langs de andere zijde (door lokale wegenwerken), ook is de communicatie ondermaats. Enerzijds naar de bewoners (en "aangelanden") van de buurt maar mogelijk ook naar de gemeente(n) toe (en/of vice versa).

Welke is de reden van de sluiting van deze overweg?

Had Infrabel contact met de gemeente Haaltert en/of de stad Aalst aangaande de sluiting? Zo ja, wanneer? Graag ontvang ik ook kopie en/of verslagen van deze communicatie(s).

Wat is de reden dat de overweg langer gesloten blijft/bleef dan initieel gepland?

Op welke manier communiceerde Infrabel al dan niet rechtstreeks naar de omwonenden?

22.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer De Spiegeleer, Infrabel vernieuwt de seininstallatie naar een moderne, digitaal gestuurde seininrichting tussen Denderleeuw en Herzele. De werken omvatten onder andere graafwerken, sleuven leggen, kabels trekken en nieuwe cabines plaatsen. Voor de opbouw van de nieuwe seininstallatie moeten over de volledige lijn, vanaf het station van Burst tot in Denderleeuw, nieuwe kabels worden aangelegd. De aannemer vraagt steeds de nodige vergunningen aan bij de gemeente, in dit geval Haaltert, voor het tijdelijk afsluiten van een overweg. Er is dus contact geweest met de gemeente.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

Om de bestrating definitief te kunnen herstellen, werd aanvankelijk een verlenging aangevraagd voor de afsluiting van 7 en 8 oktober. Deze verlenging werd niet toegestaan door de gemeente. Er werd door de aannemer een tweede, korte, afsluiting gevraagd en ook verkregen voor 12 oktober. Op maandag 9 en op dinsdag 10 oktober was de overweg dus vrij voor alle verkeer. Op 12 oktober werd de asfaltering uitgevoerd.

Het is daarna dat er een communicatiefout is gemaakt door de interne dienst Signalisatie van de aannemer. Daarna werden de borden en alle andere signalisatie weggenomen. Een infobericht aan de omwonenden werd verspreid op 21 april 2023.

22.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw uitgebreide antwoord.

Het zijn vooral de data die zeer interessant zijn voor mij en voor de gemeente. Dat er fouten gebeurd zijn met de communicatie en de signalisatie, is helaas niet nieuw voor werken van Infrabel. Als ex-Haalternaar besef ik dat communiceren met de gemeente Haaltert zo goed als onmogelijk is. Er zijn hier dus zekerheden bevestigd.

Ik zal uw antwoord nalezen in het verslag en terugkoppelen naar het lokale niveau.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 **Samengevoegde vragen van**

- Joris De Vriendt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe radartechnologie in Zaventem en de verdeling van de landings- en opstijgroutes" (55039509C)
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toename van het aantal vluchten boven de Noordrand" (55039513C)

23 **Questions jointes de**

- Joris De Vriendt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle technologie radar à Zaventem et la répartition des routes de décollage et d'atterrissage" (55039509C)
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de vols au-dessus de la périphérie du nord de Bruxelles" (55039513C)

23.01 **Joris De Vriendt** (VB): Mijnheer de minister, sinds het in gebruik nemen van nieuwe radartechnologie om de landings- en opstijgroutes boven de luchthaven van Zaventem uit te zetten, verschuift volgens omwonenden de hinder van Brussel naar Vlaanderen.

Wij lezen in de pers dat u hierover een analyse gevraagd heeft aan het Directoraat-generaal Luchtvaart. Ondertussen heeft echter ook de Vlaamse regering stappen ondernomen en liet zij het Departement Omgeving de geluidshinder in kaart brengen. Volgens het onderzoek zouden de inwoners van de gemeenten in de Noordrand inderdaad meer geluidshinder ervaren, zowel overdag als 's nachts.

Omdat de concentratie van de routes boven de Vlaamse rand nu nog sterker zou zijn, stapt Vlaams minister Ben Weyts naar de Raad van State en zou de Vlaamse regering een belangenconflict willen invoeren.

Wanneer wordt het resultaat van het onderzoek van het Directoraat-generaal Luchtvaart beschikbaar? Indien het al beschikbaar is, wat zijn de resultaten?

Hebt u sinds de toegenomen klachten overleg gepleegd met de Vlaamse regering?

Welke stappen kunt en zult u zetten om de verschuiving van de overlast terug te draaien en toch tot goed nabuurschap tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Vlaamse Gewest te komen?

23.02 **Katleen Bury** (VB): Mijnheer de minister, ik sluit hier graag bij aan. Ik ben zelf bewoner van de Noordrand en kan effectief bevestigen dat er zeer veel klachten van inwoners zijn en dat het soms gewoon onmogelijk is om in de vroege uurtjes nog te slapen, omdat er zoveel opstijgende vluchten zijn. Het is echt een ramp.

Het uitwerken van een nieuwe eerlijke verdeling wordt al lang gevraagd, al sinds 2018, en werd ook vastgesteld in een vonnis. Daar zijn ook dwangsommen – 50.000 euro per week – aan verbonden. Die worden betaald en staan op een derdenrekening geblokkeerd. Het gaat momenteel al over 4,4 miljoen euro.

Zal dat geld gedeblokkeerd worden? Kan het opgeëist worden? In Brussel staan er ook al dwangsommen op een derdenrekening geblokkeerd. Daar gebeurt echter geen revindicatie van die sommen, terwijl dat in Vlaanderen wel het geval is.

Het geleidingssysteem dat in gebruik is genomen, zou met satellieten werken, maar is eigenlijk niet zo nauwkeurig. Daardoor ontstaat die enorme overlast boven de Noordrand, met 60 tot 70 % van de vertrekkende vluchten op sommige momenten. Hoe zit het met dat systeem?

Zult u werk maken van die nieuwe vliegwet, die tegen het einde van dit jaar klaar zou moeten zijn? Hoe zit dat juist? Zult u nog iets doen voor de verkiezingen? Dat is een belangrijke vraag.

Er zou een pleidooi zijn voor een forse verruiming op de luchthaven. Is er daarvoor een plan van aanpak? Zal er een billijke spreiding komen voor de Noordrand, de Oostrand en Brussel?

*Voorzitter: Jean-Marc Delizée.
Président: Jean-Marc Delizée.*

23.03 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, zoals ik al aan de heer Vandenput heb geantwoord in de plenaire vergadering, is er voor de luchthaven van Brussel een nieuwe navigatietechniek, met satelliet, de PBN, *performance-based navigation*, een vorm van gps die in de plaats komt van het systeem met radiobakens. Dat is een Europese verplichting, die de kans inhoudt om het navigatiesysteem voor de luchthaven te verbeteren. Dit moet worden doorgevoerd tegen uiterlijk 25 januari 2024. Wij zijn dus klaar.

De nieuwe routes zijn gelijkaardig aan de conventionele routes. De omschakeling gebeurde begin oktober. De analyse van de effecten is aan de gang, met zeer positieve en conforme resultaten, maar ook met kleine verschillen op de routes, die kunnen worden verbeterd in de komende weken.

Ik heb ook goed nota genomen van de reactie van de Vlaamse regering, die ik een beetje voorbarig en overdreven vond. Wij spreken zeer regelmatig met elkaar. Wij hebben al 18 overlegvergaderingen gehad met de Vlaamse regering. Mijn deur staat steeds open en ik ben ook altijd bereikbaar via mijn gsm. Ik zal in alle transparantie en met open boek verder in overleg blijven gaan. Indien nodig zal ik ook de noodzakelijke aanpassingen doen. Het dossier zal op de agenda van het volgende OCC komen.

Ik heb alle begrip voor de vragen en zorgen van de omwonenden. De problemen van geluids- en milieuhinder van onze luchthaven slepen al decennia aan. Dit is een probleem voor iedereen. We zullen dit niet oplossen met communautaire spelletjes of met luid roepen, maar wel met overleg en structurele oplossingen die een einde maken aan de juridische *far west*. Ik heb al beslissingen genomen, met variabele heffingen voor de luchtvaartmaatschappijen, en nieuwe voorstellen op tafel gelegd, zoals een verbod op korteafstandsvluchten of een herziening van de *quota count* van de vliegtuigen die de nationale luchthaven gebruiken.

We delen dus de bezorgdheid om de rust van de omwonenden. Ik reken graag op steun van iedereen om in dezen vooruitgang te boeken ten gunste van de omwonenden in Brussel, Wallonië en ook in Vlaanderen en de Noordrand.

23.04 **Joris De Vriendt** (VB): Mijnheer de minister, u hebt mijn vragen gedeeltelijk beantwoord, waarvoor dank. Ik neem mee dat u inzet op overleg en dat u zich bereid toont om de nodige aanpassingen door te voeren.

Ik heb echter geen antwoord gekregen op mijn vraag wanneer het resultaat van dat onderzoek beschikbaar is of waarschijnlijk beschikbaar zal worden. Ik weet niet of u dat nog aan uw antwoord kan toevoegen? Gaat het om een maand, zes weken of misschien volgende week al?

23.05 **Katleen Bury** (VB): Mijnheer de minister, ik heb antwoorden gehoord die mij een beetje verontrusten. In verband met de navigatietechniek hebt u het over zeer positieve resultaten en kleine verschillen op de route. In mijn vraagstelling daarnet zei ik dat het op sommige momenten echt onleefbaar is. U minimaliseert dus het feit dat het navigatiesysteem absoluut niet op punt staat. Het is wel belangrijk dat u daaraan tegemoetkomt.

Wat u hier meedeelt, zijn doekjes voor het bloeden. U noemt een verbod op korteafstandsvluchten. Een ander punt, dat u vandaag niet aangehaald hebt, is het bannen van de meest luidruchtige vliegtuigen van de luchthavens. Die punten handelen niet over het spreidingsplan. Over het spreidingsplan blijft u zeer stil. U heeft het over de juridische *far west* en natuurlijk komt ook het woord communautair nog eens voorbij. Er is echter geen regeling. Ook noemt u geen datum, iets waarop mijn collega De Vriendt zonet al wees. Wanneer zult u eindelijk de koe bij de horens vatten en ook Brussel op het matje roepen om te zeggen waar hun verantwoordelijkheden liggen?

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

24 **Samengevoegde vragen van**

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande uitbreiding van de dienstregeling" (55039517C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande verhoging van het vervoersaanbod bij de NMBS" (55039545C)

24 **Questions jointes de**

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension prévue de l'offre de trains" (55039517C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation prévue de l'offre de transport de la SNCB" (55039545C)

24.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag en naar het debat eerder vanmiddag.

De (zogezegd tijdelijke) verminderde dienstregeling bij de NMBS sinds de naweeën van corona, werd nog altijd niet helemaal hersteld. Integendeel. Na de S32 en de P205-reeks, zal nu ook de S43 structureel geschrapt worden.

Desondanks wordt nu een uitbreiding van het aanbod aangekondigd, terwijl het actuele aanbod nog steeds onvolkomen gereden wordt. De huidige dienstregeling overal en voor elke reiziger op orde krijgen lukt nog altijd niet.

Dit valt m.i. niet uit te leggen.

Hoe kan een uitbreiding van de dienstregeling verantwoord worden terwijl de huidige dienstregeling niet uitgevoerd kan worden?

Wanneer mogen alle reizigers, dus ook de reizigers in Vlaanderen, opnieuw rekenen op een volwaardige dienstregeling?

24.02 **Frank Troosters** (VB): Ook ik verwijs naar de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag.

Op 10 december eerstkomende zal het nieuwe vervoersplan 2023-2026 van de NMBS in voege gaan. De komende drie jaar wil men het vervoersaanbod gevoelig uitbreiden met een toename van het aantal treinkilometers met 7,4 procent of meer dan 2.000 treinen extra per week.

Een eerdere verhoging van het vervoersaanbod vertaalde zich in een opmerkelijke daling van de stiptheid en een hoog aantal geheel of gedeeltelijk afgeschafte treinritten.

Belangrijke oorzaken voor deze slechte cijfers zijn het verouderd rollend materiaal, de trage instroom van de nieuwe M7-treinstellen, spoorlopers, de hoge werkdruk en daaruit volgend absentisme bij het personeel en storingen aan de infrastructuur.

Is de minister van oordeel dat aan alle noodzakelijke voorwaarden voldaan wordt om de aanpassing van het vervoersaanbod van 10 december succesvol te kunnen uitvoeren?

Sluit de minister een verdere daling van de stiptheid, een verdere toename van het aantal geheel of gedeeltelijk afgeschafte treinen alsook een afname van het vertrouwen van de treinreiziger in de dienstverlening van de NMBS uit?

24.03 **Minister Georges Gilkinet:** Collega's, de NMBS voert op 10 december de eerste fase van het nieuwe vervoersplan voor de periode december 2023 tot december 2026 uit en geeft hiermee uitvoering aan de groeiambitie van de federale regering, zoals afgesproken in het openbaredienstcontract 2023-2032. Het aanbod wordt uitgebreid met treinen die vroeger 's morgens en later 's avonds zullen rijden, ook in Antwerpen. Dat is dus niet tegenstrijdig, want de extra treinen rijden op andere momenten dan de piekuren.

Naast alle andere voordelen die de trein met zich meebrengt, moet dat de verkeerscongestie op onze wegen doen afnemen. Dat is in het bijzonder van belang in en rond Antwerpen. Dat neemt inderdaad niet weg dat er in bepaalde regio's en op bepaalde verbindingen nog uitdagingen zijn, meer bepaald op het vlak van personeelsaanwerving. Er is vooral nood aan bijkomende medewerkers in de depots

van Antwerpen en Gent. Inspanningen worden geleverd om zo snel mogelijk het vereiste personeel te rekruteren.

Zodra het mogelijk is, zal de S32 opnieuw rijden zoals gepland, net zoals de IC20, die sinds september opnieuw rijdt, wat ook de reizigers vanuit Antwerpen ten goede komt. Ik betreur de situatie, maar alles wordt in het werk gesteld om opnieuw een volwaardige dienstverlening te bieden overal in België, zowel in Vlaanderen als in de rest van het land. U kunt rekenen op mijn inspanningen en die van de NMBS.

Ik had het met mevrouw Zanchetta over de jobtrein. We nemen veel nieuwe initiatieven. Er werden nieuwe posten gecreëerd en die vereisen nieuwe aanwervingen. Wij zijn daarmee bezig.

24.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, u brengt niets nieuws in uw antwoord. Mijn standpunt is ondertussen ook bekend. Ik vind het onverdedigbaar dat dienstverlening wordt uitgebreid, terwijl die vandaag al niet kan worden gerealiseerd.

24.05 Frank Troosters (VB): We hebben het daarstraks al in het debat opgemerkt dat de parameters die moeten toelaten dat het nieuwe vervoersplan met meer treinen goed wordt uitgevoerd, op rood staan. De problemen raken niet opgelost.

We hebben in het verleden het effect gezien van een verhoging van het vervoersaanbod bij gebrek aan degelijk rollend materieel en aan operationeel personeel. Ik hoop dat die fouten niet worden herhaald en dat men zal afzien van de plannen om het vervoersaanbod in december aan te passen.

Dat zou voor Limburg een heel goede zaak zijn, want in Limburg wordt het vervoersaanbod aan treinen teruggedroefd. In december verdwijnen meer treinen en pas een jaar later zal er per uur één stoptrein bij komen, wat het aantal afgeschafte treinen niet zal goedmaken. Limburg is de pineut van uw verhaal; dus ik hoop dat de plannen van de tafel zullen verdwijnen.

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

25 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een geïntegreerd ticketingsysteem" (55039518C)

25 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un système de ticketing intégré" (55039518C)

25.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik ben intussen al bijna 20 jaar Kamerlid en in die 20 jaar zijn er herhaaldelijk plannen, ideeën en voorstellen gelanceerd voor een geïntegreerd ticketingsysteem voor het openbaar vervoer. Ondanks alle goede intenties, beleidsverklaringen en resoluties blijven we in halfslachtige oplossingen steken. De MoBIB-kaart is tot op heden enkel een fysieke drager voor verschillende tickets en abonnementsformules van de deelnemende vervoersaanbieders, maar het is geen geïntegreerd systeem.

Floya, de nieuwe app van de MIVB lijkt wel een handige geïntegreerde oplossing, al koopt men ook via die app nog steeds aparte tickets voor de verschillende vervoersmaatschappijen. Bovendien is ze enkel bruikbaar in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Er beweegt nochtans heel wat, gedreven door MaaS-concepten en de inzet op combimobiliteit. Heel wat private en overheidsbedrijven in binnen- en buitenland ontwikkelen geïntegreerde toepassingen om een zorgeloos traject af te kunnen leggen met het aanbod van verschillende mobiliteitsaanbieders. Daarvoor is er nood aan een open, volledig digitaal en landelijk ticketing- en betalingssysteem voor al het openbaar vervoer, een systeem waarop ook andere modi- en MaaS-toepassingen moeten kunnen aantakken.

Ik vrees dat we hier vandaag nog niet klaar voor zijn. België is een van de weinige landen in Europa waar er geen aparte organisatie gemandateerd is om dit uit te werken. BMC, Belgian Mobility Card, zou hiervoor een geschikt orgaan kunnen zijn, maar BMC kan dit niet alleen. Ze hebben daarbij immers de

ondersteuning van de administraties en ministers nodig.

Op welke manier en op welke termijn zullen we in ons land over een open, volledig digitaal en landelijk ticketing- en betalingssysteem voor al het openbaar vervoer beschikken, waarop ook andere modi- en MaaS-toepassingen kunnen aantakken? Welke rol spelen respectievelijk uw diensten, BMC en de NMBS in de ontwikkeling van een dergelijk geïntegreerd ticketingsysteem? Wordt hierover gesproken in het interministerieel overleg met de mobiliteitsministers? Welke afspraken werden er al gemaakt met betrekking tot deze uitdaging?

25.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, om een modale shift te bevorderen, moet ik de mobiliteit eenvoudiger, duidelijker en meer gebruikersgericht maken. De integratie van alle mobiliteitsopties, of het nu gaat over het plannen, boeken of betalen van een reis, moet worden vergemakkelijkt, zodat burgers de vervoerswijzen kunnen kiezen die het meest geschikt zijn voor hun verplaatsing. Het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie dient zich aan en ik ben van plan dit thema op de agenda van de Raad te zetten, zodat de mobiliteit ten dienste van de burgers staat.

Vanzelfsprekend spreek ik hierover ook met de partners binnen België. Op mijn initiatief en in uitvoering van het regeerakkoord werd een werkgroep opgericht waarin de kabinetten van de vier ministers van Mobiliteit in België en hun respectieve administraties werden samengebracht om onderling af te stemmen over de ontwikkeling van MaaS in België. Hun werk resulteerde in de interfederale visie voor MaaS die werd aangenomen op de interministeriële conferentie Mobiliteit in september 2022. Die visie wordt momenteel concreet uitgewerkt in een gecoördineerd overleg tussen de FOD Mobiliteit en de gewestelijke vervoersadministratie.

Een van de elementen in de visie is om in overleg met BMC na te gaan hoe de betalingsinfrastructuur zowel digitaal als fysiek kan worden geharmoniseerd. BMC vervult inderdaad een belangrijke rol bij de technische uitwerking en implementatie van ticketoplossingen. Ik vestig hier graag de aandacht op Brupass en Brupass XL, het geïntegreerde vervoersbewijs voor de vier openbaarvervoersbedrijven dat geldig is in een ruime regio rond het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Dat is een belangrijke realisatie die vorig jaar operationeel is geworden en een noodzakelijke stap om voort te bouwen in deze richting. Het illustreert ook de inzet van de NMBS om mee te werken aan een geïntegreerd ticketingsysteem, maar wij moeten zeker beter doen in de toekomst. Het is een zeer grote uitdaging, maar wij zijn ermee bezig.

25.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik denk dat Brupass XL inderdaad een goed voorbeeld, een goed initiatief is geweest. Als dat op het ruime Brusselse grondgebied en omgeving met de vier openbare vervoersmaatschappijen mogelijk is, kunnen we ons zelfs afvragen waarom we dat niet kunnen uitbreiden naar het hele land. Die uitbreiding kan ons al een hele stap verder brengen.

Ik mis nog de aanduiding van een gemandateerde organisatie om een dergelijk geïntegreerd systeem uit te werken. Daarop hebt u nog niet direct een antwoord gegeven. Ik begrijp echter dat dit een uitvoeringsmodaliteit is van de vorig jaar afgesproken MaaS-visie. We kijken daarom uit naar de verdere evolutie ter zake.

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

26 **Samengevoegde vragen van**

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluiten van een rangeerheuvel ten noorden van Antwerpen" (55039525C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rangeerheuvel Antwerpen-Noord" (55039783C)

26 **Questions jointes de**

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture d'une bosse de triage au nord d'Anvers" (55039525C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La bosse de triage d'Anvers-Nord" (55039783C)

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

Na de concentratie van de rangeeractiviteiten in Antwerpen, met het sluiten van bundels in Zeebrugge en Gent, zou Infrabel nu één van de twee rangeerheuvelds van Antwerpen-Noord willen sluiten. Het is niet duidelijk hoe dit te rijmen valt met de uitgesproken ambities om de volumes goederen voor het spoor drastisch te verhogen, en zelfs het aandeel van spoor in het goederenvervoer te verdubbelen. Het ontmantelen van deze heuvel dreigt een onomkeerbare inperking van de rangeercapaciteit voor het goederenvervoer per spoor in ons land te veroorzaken. Budgettaire tekorten worden genoemd als hoofdreden voor de sluiting. Maar het is vooral onduidelijk in welk ruimer kader deze beslissing zou passen. Het grotere plan met een duidelijke toekomstvisie, gelinkt aan concrete investeringen.

In het regeerakkoord staat dat het de ambitie is van de regering is om het getransporteerde volume per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Deze ambitie werd ook onderschreven door Infrabel. Het sluiten van belangrijke infrastructuur lijkt hier mee in strijd.

Vandaar volgende vragen:

Klopt het dat Infrabel een voorstel van beslissing klaar heeft om één rangeerheuvel te sluiten? Werd de minister betrokken bij het dossier van de trierheuvel in Antwerpen-Noord?

De motivatie om één heuvel te sluiten zou financieel zijn, een tekort bij Infrabel. Kan de minister dit toelichten?

Wat is de huidige status van het Meerjareninvesteringsplan (MJIP)? Kan de minister details meegeven over de geplande investeringen in de spoorinfrastructuur voor het goederenvervoer, inclusief de rangeerheuvelds?

Hoe valt dergelijke beslissing te rijmen met de spoorvisie 2040? Met een verdubbeling van het volume van goederenvervoer per spoor? Kan deze doelstelling gerealiseerd worden met één trierheuvel? Met andere woorden, past deze beslissing in een ruimer onderzoek en analyse van de (potentiële) goederenstromen en de groei die nagestreefd wordt?

26.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt de ambitie om de tonnage van het goedervervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Ondertussen zien we dat de tonnage per spoor aan het verminderen is terwijl het wegverkeer blijft toenemen.

U hebt met een wetsontwerp onlangs subsidies toegekend aan de gebruikers van de nieuwe rangeerheuvel in Antwerpen-Noord. Met de gebruikers bedoelen we natuurlijk Lineas. U was een beetje boos omdat we dat zo zegden. Zij zijn momenteel namelijk de enige klant van die heuvel. Lineas heeft bovendien ook nog eens de uitbating van die heuvel gekregen. Is dat niet een beetje raar? Lineas, dat met overheidsgeld gered moet worden, krijgt de uitbating van onze eigen overheidsinfrastructuur in handen en kan nu dus subsidies krijgen voor het rangeren van de eigen wagons. Dit is een heel raar systeem, dat eigenlijk door de EU verboden is.

Er bestaan ook spoorbedrijven die een ander triagesysteem gebruiken met hun eigen personeel. Blijkbaar is dat voor hen goedkoper en efficiënter. Ze gebruiken hiervoor infrastructuur van Infrabel.

Mijnheer de minister, klopt het dat Infrabel een rangeerbundel in Antwerpen wil sluiten? Zo ja, welke en

tegen wanneer? Welke gevolgen zou de sluiting van een rangeerbundel in Antwerpen-Noord hebben voor de betrokken spoorbedrijven en hun klanten?

Is het sluiten van spoorweginfrastructuur de manier om het aandeel van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen?

Wat gebeurt er als Lineas failliet gaat? Onlangs berichtten de media dat de situatie van Lineas helemaal niet goed is. Neemt Infrabel dan de uitbating van alle rangeerbundels weer in handen?

26.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, ik beantwoord de vragen van mijnheer Van den Bergh, maar ik heb geen antwoord op de vraag die mevrouw Vindevoghel gisteren heeft ingediend. Ik blijf weliswaar tot haar beschikking.

In het kader van de verplichtingen van het performantiecontract tussen Infrabel en de Belgische Staat kwamen vertegenwoordigers van Infrabel mij verschillende ideeën voorstellen over de toekomstige exploitatie van het rangeerstation in de haven van Antwerpen. Na deze uitwisseling heb ik Infrabel aangemoedigd om de belangrijkste gebruikers van deze installatie te raadplegen over deze verschillende hypothesen.

Infrabel bestudeert de mogelijkheid om een van de twee heuvels te sluiten, een scenario waar ik niet achter sta. Er zijn voldoende middelen om te starten met de modernisering ervan. Ik heb de gedelegeerd bestuurder van Infrabel trouwens een brief geschreven met de vraag om integendeel zo snel mogelijk met de modernisering van de heuvels te beginnen.

Ingaan op alle details van het meerjarig investeringsplan zou ons in deze vergadering te ver leiden. Alle projecten opgenomen in dit plan zijn beschreven in de bijlage bij het performantiecontract waarover twee jaar is onderhandeld. In totaal wordt de komende tien jaar 11 miljard euro geïnvesteerd in de spoorinfrastructuur.

De Spoorvisie 2030 en het actieplan goederenvervoer zijn zeer duidelijk over het belang van deze rangeerfaciliteit. Automatisch rangeren van treinen kan de kosten van het consolideren en deconsolideren van treinen aanzienlijk verlagen om de *first and last mile* te garanderen. Als we het volume van de vervoerde goederen tegen 2030 willen verdubbelen, moeten we het spoor aantrekkelijker maken. Deze faciliteit is een troef die behouden moet blijven.

Ik beantwoord de andere vragen van mevrouw Vindevoghel graag in de volgende commissievergadering.

26.04 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, het verheugt me dat de rangeerheuvel niet zal worden gesloten. Dat is belangrijk en cruciaal nieuws. Dat is goed voor de modal shift in de Antwerpse haven. Ik had begrepen dat u samen met de heer Gilson een schrijven hebt ontvangen van de Antwerpse havenwereld, van Railport en verschillende belangenorganisaties zoals essencia en Voka. Ik ga er dan ook van uit dat zij een positief antwoord zullen krijgen op hun schrijven.

26.05 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u hebt mijn vragen gedeeltelijk beantwoord met het antwoord op de vragen van de vorige spreker. Wij maakten ons effectief heel wat zorgen over het idee dat er een rangeerbundel zou wegvallen. Ik hoor nu dat u het daar niet mee eens bent en dat u vindt dat die moet worden gebruikt. Ik hoop dan ook dat dit effectief gebeurt, want wij vinden de modal shift in het goederenvervoer superbelangrijk, maar hebben toch wat vragen over de uitbating waar Lineas nu voor instaat. Er wordt nu concurrentie georganiseerd terwijl Infrabel dit beter in handen zou hebben.

Ik zal blijven herhalen dat de liberalisering van het goederenvervoer geen goede zaak geweest is. We zien nu dat het daardoor ook moeilijk wordt om het goederentransport uit te breiden en te versterken. Het feit dat Lineas opnieuw in slechte papieren zit, zegt superveel over het probleem van de liberalisering van het goederenvervoer. Als het aan ons lag, kwam het opnieuw in overheidshanden. Dat zou de beste optie zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, la question n° 55039533C de M. Patrick Prévot est reportée de même que les deux questions n°s 55039556C et 55039557C de M. Senesael.

De vragen nrs. 55039598C en 55039602C van mevrouw Verhaert zijn omgezet in schriftelijke vragen.

27 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident in Brussel-Zuid en de communicatie van de NMBS over de geschrapte treinen" (55039633C)

27 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu à Bruxelles-Midi et la communication de la SNCB au sujet des trains supprimés" (55039633C)

27.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, ik hoorde mevrouw Dutordoir gisteren nog verklaren dat de tevredenheid over de communicatie van de NMBS volgens de reizigersbevragingen toeneemt. Dat klopt, zolang alles goed gaat. Maar dat klopt minder, zodra er incidenten zijn op het spoor of onverwachte gebeurtenissen, ten bewijze de communicatie over de onvoorziene omstandigheden in de week van 16 oktober 2023. Een aantal treinen moest namelijk worden afgeschaft ten gevolge van het feit dat er brokstukken van het oude Fonsnygebouw op de sporen aan het station Brussel-Zuid vielen, waardoor Infrabel de sporen 20 en 21 uit veiligheidsoverwegingen moest sluiten, ten minste twee treinseries van een van de twee IC-treinen Brussel-Zuid-Mechelen-Mortsel-Antwerpen-Centraal moesten worden geannuleerd en de S6-treinen Denderleeuw-Geraardsbergen-Schaarbeek moesten worden ingekort. Voor die noodmaatregelen kon nog enigszins begrip worden opgebracht, maar de communicatie aan de reizigers over de geschrapte treinen was werkelijk ondermaats. In plaats van dat de schrappingen duidelijk werden aangekondigd, verdwenen de treinen van de routeplanner van de NMBS-app, alsof er helemaal niets moest worden geschrapt.

Dat roept opnieuw vragen op over de reizigerscommunicatie van de NMBS, in het bijzonder bij incidenten.

Mijnheer de minister, kunt u, ten eerste, enige toelichting geven bij het incident in Brussel-Zuid over oorzaken, maatregelen en gevolgen?

Ten tweede, op welke manier werden de maatregelen aan de reizigers gecommuniceerd? Klopt het dat de geschrapte treinen simpelweg geschrapt werden in de onlinerouteplanner en er niet beter werd gecommuniceerd aan de reizigers? Wij zouden ons bijvoorbeeld kunnen indenken dat de abonnees rechtstreekse communicatie zouden kunnen of moeten ontvangen.

Tot slot, beschikt de NMBS over een duidelijk communicatieprotocol in geval van onvoorziene incidenten of lastminutewijzigingen in de dienstregeling? Indien niet, op welke manier kunnen de reizigers beter worden geïnformeerd in dergelijke situaties?

27.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Van den Bergh, op 15 oktober 2023 belandden kleine brokstukken van de gevel van het oude Fonsnygebouw in Brussel-Zuid op het spoor, waardoor de sporen 20 en 21 uit voorzorg werden gesloten.

De bevoegde dienst werd opgeroepen om de site te keuren en te beveiligen.

Er werd een alternatief transportplan opgesteld voor 16 oktober 2023, waarbij een aantal treinen niet kon rijden.

Op vrijdag 20 oktober 2023 konden beide sporen opnieuw in gebruik worden genomen en de gewone dienstverlening worden hervat.

Er zullen op korte en lange termijn bijkomende beveiligingsmaatregelen genomen worden. De aanpassingen met details over de alternatieve treindienst voor de reizigers werden door de NMBS vanaf maandagochtend 16 oktober gecommuniceerd op alle infokanalen, waaronder de reisplanner, de webpagina met storingsen en werken in uitvoering en via de visuele en audioaankondigingen in de stations.

De dagen na de aankondiging van de alternatieve treindienst was de communicatie jammer genoeg enkel zichtbaar op de webpagina met storingen en werken in uitvoering en op de infoschermen in de stations. Er liep intern bij de NMBS iets mis, waardoor de afgeschafte treinen niet meer verschenen in de reisplanner op de website en de app. Aangezien de treinen niet meer verschenen in de app, kon de NMBS haar reizigers geen bericht meer sturen op die manier. De NMBS en ik betreuren de verwarring hierdoor bij de reizigers. Om reizigers toch te kunnen bereiken via de reisplanner, heeft de NMBS dan een bericht verstuurd via de treinen die wel reden op die reisweg.

Tot slot is er bij de NMBS een proces over het informeren van de reizigers in geval van incidenten afgesproken. Er staat een overleg gepland om de onderlinge coördinatie bij een realtime-incident dat op langere termijn een impact op het treinverkeer heeft, te verbeteren.

27.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Dat men de fout erkent en dat men er alles aan doet om een dergelijke fout te vermijden, kan ik alleen maar toejuichen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transport ferroviaire touristique" (55039634C)

28 Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toeristische treinverkeer" (55039634C)

28.01 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, je vais me permettre de développer ma question car, pendant mes loisirs, je m'occupe du tourisme dans ma belle région du Sud de l'entre-Sambre-et-Meuse, qui est devenue un des deux parcs nationaux de Wallonie. Avec les acteurs du tourisme de ma région, nous constatons que les statistiques du transport ferroviaire tiennent compte du facteur travail et de l'activité scolaire, mais pas des loisirs, exception faite de la côte belge et de Walibi. Dans le reste du pays, le potentiel des flux touristiques n'est pas correctement pris en considération dans le déploiement de l'offre de transport ferroviaire sur le réseau belge.

Pour les entités touristiques qui s'inscrivent dans une démarche de développement du tourisme durable – un concept auquel je vous crois très attaché, tout comme moi, d'ailleurs – qui concilie performances économiques, progrès social et préservation de l'environnement, il devient essentiel de répondre aux possibilités quant à ce que nous qualifions dans le secteur de "slow tourisme". L'encouragement des touristes à ce nouveau concept touristique est ardu, car il est actuellement fort difficile de renforcer les moyens d'accès en bus ou en train. Dès lors, la prise en considération des statistiques touristiques dans le déploiement de l'offre de transport ferroviaire semble primordiale à la mise en place concrète du slow tourisme en Wallonie, en Flandre ou ailleurs dans le pays.

Nous rejoignons ici l'approche de Vision Rail 2040, qui met en avant la nécessité d'intégrer le touriste comme un client cible dans la nouvelle offre ferroviaire, afin d'atteindre une part modale de 15 % à l'horizon 2040. Ainsi, dans ma région, la maison du tourisme – qui porte le nom de Pays des Lacs – met tout en œuvre pour inviter les visiteurs à emprunter les transports en commun. Elle a réalisé une avancée cet été grâce à l'installation test d'une ligne de bus TEC depuis la gare de Walcourt vers les Lacs de l'Eau d'Heure à raison de sept passages par jour en semaine. Pour que cela perdure, le défi sera de mettre tout en œuvre avec la SNCB et le TEC pour réaliser la promotion de cette ligne de bus et contribuer à sa rentabilité.

Toujours dans le cadre de la Vision Rail 2040, nous souscrivons à la mise en place d'outils de pilotage et de *management* efficaces, permettant une réflexion stratégique et prospective sur les risques et les défis à moyen et long termes.

Les entreprises du système ferroviaire belge doivent fournir des données régulières, communiquées au public, qui permettent d'évaluer la qualité et l'efficacité des services ainsi mis en place.

Si l'objectif est d'encourager les citoyens à délaisser la voiture pour privilégier les transports en commun, ne vaudrait-il pas mieux prendre en considération les loisirs dans l'analyse des besoins et proposer une offre qui réponde aux attentes des citoyens?

Ne serait-il pas utile de tenir compte, dans les statistiques, des déplacements pour les loisirs et d'avoir une meilleure complémentarité entre le bus et le train, ainsi que le promeut la note Vision Rail 2040?

Enfin, en prévision de la saison 2024, ne pensez-vous pas essentiel d'impliquer les opérateurs de transports publics régionaux afin d'avancer sur les *Discovery tickets* réclamés par les acteurs touristiques locaux et régionaux?

28.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Delizée, je partage votre volonté de faire découvrir notre si belle Région wallonne et la province de Namur via le tourisme, encore plus s'il est décarboné. C'est pourquoi mon ambition est de doubler la part de voyageurs se déplaçant en train d'ici à 2040, en commençant par une augmentation de 30 % d'ici à la fin du contrat de service public, notamment grâce au nouveau plan de transport ambitieux qui prévoit 2 000 trains en plus par semaine à partir du 10 décembre, qui a pour but d'attirer de nouveaux usagers, en lien avec les loisirs. C'est vrai que, là, on se fixe plutôt sur les activités du vendredi et du samedi soir.

Un nombre de 205 gares bénéficieront d'une augmentation de fréquence des trains, à savoir 24 gares durant la semaine, 109 le week-end et 72 la semaine et le week-end. Je vous confirme que l'offre de loisirs entre bien en ligne de compte dans le cadre des différentes réflexions menées pour les plans de transport de la SNCB. En matière de voyages de loisirs, on a dépassé les résultats de la période avant covid, ce qui n'est pas le cas pour les heures de pointe, en lien avec le télétravail. Il y a là un potentiel qui sera activé par la future réforme tarifaire, qui proposera plusieurs réformes tout à fait attractives, notamment en heures creuses et pour les petits groupes.

La SNCB me communique qu'elle est bel et bien informée de la promotion mise en œuvre par la Maison du Tourisme Pays des Lacs en faveur de l'utilisation des transports en commun puisqu'elle participe activement aux concertations avec les acteurs locaux et le TEC dans ce cadre. Je veux, moi aussi, remercier et féliciter cette Maison du Tourisme pour son initiative.

La liaison TEC à partir de la gare de Walcourt, testée cet été, est certainement un pas dans la bonne direction. La SNCB poursuivra ses contacts dans ce dossier avec le TEC et le Pays des Lacs pour discuter des résultats du test, mieux comprendre les intentions des deux parties et, le cas échéant, réagir en conséquence, quant à son offre de train, à la communication sur cette offre de train, sur la ligne Charleroi-Couvin. La SNCB est également toujours disposée à discuter avec d'éventuels partenaires comme la Maison du Tourisme Pays des Lacs dans le cas d'une collaboration *Discovery Ticket*. Je ne peux qu'encourager la poursuite des travaux en la matière.

28.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je pense effectivement que, sur les principes et les objectifs, nous nous rejoignons très certainement ainsi que sur la volonté. Vous dites que l'offre de loisirs est bien prise en compte dans les réflexions actuelles. Je pense, toutefois, qu'il est possible de le faire davantage. Les retours du secteur indiquent justement que cette prise en compte semble insuffisante jusqu'à présent et qu'il faudrait le faire davantage pour l'avenir.

Pour le reste, la volonté de partenariat, de soutenir des initiatives telles que celle de la ligne vers les Lacs de l'Eau d'Heure est une bonne chose. C'est ce que je souhaite tant côté bus que côté trains. Il faut essayer de converger dans ce domaine-là.

Malgré tout, l'objet de la question consiste à dire qu'en termes de prise en compte des flux touristiques et de l'offre de loisirs, on devrait faire plus et mieux qu'aujourd'hui.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

29 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55039703C)

29 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55039703C)

29.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, u had deze vraag ongetwijfeld verwacht; ik verwijs daarvoor naar de vorige vragensessie, waarin u verklaarde dat de gunning eind oktober zou plaatsvinden. Ik neem aan dat het nu wel beslist zal zijn na al die keren dat ik daarover vragen heb gesteld en u telkens het door Infrabel ingefluisterde antwoord gaf dat er snel duidelijkheid zou komen.

Wat is de stand van zaken? Aan welke aannemer werd het project gegund?

29.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Raskin, Infrabel heeft mij laten weten dat alle adviezen voor de opmaak van het gunningsverslag inmiddels zijn ontvangen. Het gunningsverslag wordt intussen ook opgemaakt. De notificatiebrieven zullen in de tweede helft van november worden verstuurd zodat de werken midden januari 2024 officieel van start kunnen gaan.

29.03 Wouter Raskin (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister.

U bent natuurlijk het doorgesluik en ik neem het u niet kwalijk dat ik nogmaals op mijn honger blijf zitten. Vorige keer liet Infrabel u weten dat de gunning eind oktober zou plaatsvinden zodat men begin 2024 zou kunnen starten. Het is niet uw fout, mijnheer de minister, maar dit moet mij toch even van het hart.

Vandaag blijkt zelfs dat nu pas alle adviezen voor de opmaak van het gunningsverslag binnen zijn. Ik vraag me dus af waarom Infrabel vorige keer in uw oor fluisterde dat ze eind oktober de gunning zou verlenen. Dat is bijzonder vreemd. Ik verontschuldig mij nu al dat ik u in de volgende vragenronde opnieuw met dit onderwerp zal lastigvallen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 55039704C et 55039721C de M. Senesael sont reportées à sa demande. La question n^o 55039768C de M. Arens est transformée en question écrite.

Étant donné que nous avons convenu d'arrêter les questions à celles qui nous parvenaient le vendredi à une certaine heure, l'ordre du jour est épuisé.

29.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Le ministre sait faire beaucoup de choses mais il a besoin de ses services pour obtenir des éléments techniques qu'il enrobe de quelques commentaires ensuite. Pour les questions suivantes je ne dispose pas des éléments de réponse. Pour une série de questions qui étaient à l'agenda, je dispose des réponses mais ce sera pour une prochaine fois.

29.05 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de voorzitter, heb ik het goed begrepen dat de vragenronde voor vandaag is afgelopen? (*Instemming*)

Ik was niet aanwezig bij de aanvang van deze vergadering, maar ik had willen melden dat ik het beloofde antwoord op mijn vraag nr. 55038316C over de spoorwegovergang in Waarschoot nog niet heb ontvangen. Ik zie de minister met papieren zwaaien, dus ik vermoed dat ik het antwoord vandaag alsnog in handen krijg?

Le **président**: Je vois que M. le ministre apporte des documents au secrétariat. Ces documents peuvent-ils être transmis aux membres de la commission?

29.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, ce sont des documents à consulter au secrétariat de la commission.

29.07 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Ik krijg het document dus niet in handen?

Le **président**: Ces documents pourraient être consultés dans une *data room*. Cela doit faire l'objet d'une décision de la commission et de la Conférence des présidents, pour les modalités. Organiser cela demande de telles décisions. Je vais voir avec les services comment faire cela.

29.08 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, si un peu de souplesse est possible, c'est absolument exceptionnel. Monsieur le président, je compte sur votre sagesse et votre efficacité.

Le **président**: Je ne vais pas improviser. On a fait des *data rooms* pour d'autres sujets. Nous recevons des éléments qui sont à consulter et non à diffuser, si je résume bien. Je vais voir avec les services. Je reviendrai vers vous et s'il faut que la commission le confirme par un ordre des travaux, nous le ferons.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 31.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.31 uur.