

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

du

MERCREDI 6 DÉCEMBRE 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 6 DECEMBER 2023

Namiddag

De behandeling van de vragen vangt aan om 15.20 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

Le développement des questions commence à 15 h 20. La réunion est 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 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag van het RGCT om de NMBS-tarieven niet te indexeren" (55039784C)

01 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La demande du CCVF de ne pas indexer les tarifs de la SNCB" (55039784C)

01.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het thema kwam al aan bod tijdens de bespreking van de beleidsnota, maar er kwam toen geen antwoord.

De raad van bestuur van de NMBS bekijkt de mogelijkheid om volgend jaar de tarieven met 5 tot 6 % te verhogen. Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RGCT), waarin vertegenwoordigers van vakbonden en werkgevers, reizigers- en milieuorganisaties, fietsers, jongeren en senioren zitting hebben, adviseert bij monde van zijn voorzitter, professor Dirk Lauwers, om de prijsindexering uit te stellen, voornamelijk "omdat de dienstverlening verslechterd is".

Gaat u akkoord met de stelling van het adviescomité dat de dienstverlening verslechterd is? Sluit u zich aan bij het advies om de nakende prijsstijging uit te stellen? Kan er meer geld gevraagd worden voor de diensten van de NMBS, terwijl de dienstverlening achteruitgaat? Welke invloed zou een nog hogere prijs hebben op het aantal treinreizigers?

01.02 Minister **Georges Gilkinet**: Niet alleen liggen zowel externe als interne factoren ten grondslag van de aanzienlijke uitdagingen op het vlak van dienstverlening. Er is ook de erfenis uit het verleden. Maar de negatieve trend is gekeerd door de duidelijke keuze van de federale regering voor massale investeringen in de spoorwegen en de nieuwe tienjarige beheerscontracten met Infrabel en de NMBS.

Ook al vraagt het tijd vooraleer men de resultaten daarvan zal merken, de situatie op het terrein is al enorm veranderd er is extra personeel aangeworven, er zijn de investeringen in het spoornet en er zijn de lopende leveringen van rollend materieel. Alles wordt uit de kast gehaald om de dienstverlening te optimaliseren en aan de passagiers het comfort, de stiptheid en de betrouwbaarheid te bieden waar zij recht op hebben.

De NMBS heeft inderdaad een advies van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers ontvangen en ze zal een tariefvoorstel voorleggen op de volgende vergadering van haar raad van bestuur. Die moet daarover beslissen conform het contract dat we hebben ondertekend in december 2022. Het contract bepaalt dat de aanpassing van de tarieven afhankelijk is van de evolutie van de index, net

zoals dat het geval is voor de lonen in België, waaronder die voor de werknemers van de NMBS en Infrabel. Ik zal in tegenstelling tot de werkgeversorganisaties net die automatische indexering van de lonen blijven verdedigen.

Tot slot bereidt de NMBS ter uitvoering van het openbaredienstcontract een bredere hervorming van de tarieven voor. De doelstelling is om in het bijzonder jongeren, senioren, personen die financieel kwetsbaar zijn, gezinnen en kleine groepen aan te moedigen vaker de trein te nemen. Daar zal de hervorming ook toe bijdragen.

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u leeft in een bubbel. De realiteit is toch helemaal anders. Volgens de ombudsdienst voor de treinreizigers zijn er nu ruim een derde meer klachten dan vorig jaar en telt hij een recordaantal klachten over afgeschafte treinen en over vertragingen.

U werpt op dat het adviescomité nog een voorstel doet in verband met de indexering en natuurlijk willen wij dat er niets verandert aan de indexaanpassing voor de werknemers. Dat u het daarmee eens bent, weet ik ook wel, maar hier gaat het over de tickets. Als de mensen niet tevreden zijn, als de dienstverlening niet goed is, is het toch geen goed idee de prijzen te verhogen? Zo zult u toch geen extra treinreizigers aantrekken, wat wij allemaal willen?

Eigenlijk hebt u op heel veel opmerkingen niet geantwoord. U lijkt niet te beseffen dat de situatie heel ernstig is. Hoe kunt u, als de situatie zo ernstig is, als er zoveel problemen zijn, een prijsstijging van de tickets toelaten? Dat vinden wij echt niet kunnen. Ik hoop dat u de aanbeveling van het adviescomité zult volgen en de prijs van de tickets niet zult verhogen.

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

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 55039823C van mevrouw Marghem. Ze is niet aanwezig.

02 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten van de technische werkgroep over de Dampoort Express" (55039850C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Dampoort Express" (55040229C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Dampoort Express" (55040234C)
- Egbert Lachaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van piektreinen" (55040080C)

02 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats du groupe de travail technique sur le Dampoort Express" (55039850C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Dampoort Express" (55040229C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Dampoort Express" (55040234C)
- Egbert Lachaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains de pointe" (55040080C)

02.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, overmorgen is het een treurige dag in Gent, want dan vertrekt de Dampoort Express voor de laatste keer - tenzij u een andere oplossing vindt - om 7.47 u in Gent-Dampoort. Het is de enige rechtstreekse trein naar Brussel tijdens de piekuren. Vanaf 11 december wordt hij met een uur vervroegd.

U weet dat meer dan 2.300 pendelaars een petitie hebben ondertekend om verzet aan te tekenen. Een trein om 6.45 u is weinig gerieflijk voor de meeste mensen. Ook de gemeenteraad van Gent heeft unaniem een motie aangenomen en naar u verzonden, met de vraag om ervoor te zorgen dat er een piekuurtrein tussen Gent-Dampoort en Brussel blijft rijden. Tijdens een actualiteitsdebat op 25 oktober hebt u aangekondigd dat uw kabinet, Infrabel en de NMBS een technische werkgroep zouden oprichten waarin zou worden bekeken of er andere, betere alternatieven zijn dan de drastische aanpassing van het rijschema die nu op 11 december gepland staat.

U hebt ondertussen ook een brief naar het Gentse stadsbestuur gestuurd, waarin u hebt aangegeven dat u zult blijven zoeken naar alternatieven. In dezelfde brief hebt u gezegd dat de Eurostar tussen Amsterdam en Londen, de trein waarvoor de Dampoort Express moet wijken, tussen juni en december volgend jaar zou worden opgeschort. Dat zou ook opties bieden, zo schreef u aan het stadsbestuur.

Mijnheer de minister, ik had graag van u vernomen of die werkgroep daadwerkelijk is samengekomen. Welke alternatieve oplossingen zijn er precies bekeken? Wat is de uitkomst van het overleg? Als die werkgroep niet tot een snelle oplossing zal leiden, wat ik natuurlijk wel hoop, zal de Dampoort Express dan in de zomer en het najaar van 2024 terugkeren? Ik hoop samen met enkele collega's die hier straks het woord zullen nemen en vele duizenden pendelaars in de Gentse regio dat er veel sneller een betere oplossing uit de bus komt.

02.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, de collega heeft de situatie al afdoende geschetst. We hebben hierover al een hele discussie gehad en nu wil ik graag weten of er al overleg is gepleegd, wat het resultaat daarvan is geweest en wat er uit de bus zal komen. Voor de vele duizenden mensen die deze trein nemen, betekent dit immers een grote verandering. Het gaat bijvoorbeeld om mensen die een kind naar de opvang moeten brengen en die trein betekent heel veel voor hen. Wij hopen echt dat er een positieve oplossing komt voor de vele duizenden gebruikers van deze trein.

02.03 Egbert Lachaert (Open Vld): Mijnheer de minister, dit is een opvolgingsvraag over een situatie die een aantal collega's al enige tijd geleden hebben aangekaart. Het betreft de P-trein die uit het Waasland komt en in verschillende stations stopt, waaronder Gent-Dampoort, en een van de belangrijke pendeltreinen in de Gentse regio is, los van het station Gent-Sint-Pieters.

Groot was dan ook de verwondering toen bleek dat men net deze trein zou slachtofferen voor een potentiële Eurostar, waarvan het gebruik trouwens blijkbaar opgeschort is. Naast de verontwaardiging over het vervroegen van deze trein met een uur, tot vóór 7.00 u in Gent, klagen de pendelaars ook over het gebrek aan informatie. Waarom wordt er geen duidelijkheid gegeven?

Gent-Dampoort is een station met 5.600 opstappende reizigers per weekdag, waardoor het op de 27ste plaats van de drukste stations van het land staat. Andere stations met een gelijkaardig aantal reizigers hebben in de spitsuren tussen 7.00 en 9.00 u allemaal een rechtstreekse verbinding met Brussel. Als deze trein zou wegvallen, dan zou dat niet langer het geval zijn voor het station Gent-Dampoort, ondanks het feit dat daar elke dag zoveel reizigers opstappen. Het is onbegrijpelijk dat men die spitsuurtrein zou schrappen.

In uw antwoord op vragen van de collega's en mij hebt u aangekondigd dat er een werkgroep met Infrabel zou worden opgericht, om te zien of er een oplossing kan worden gevonden en of de nodige lijnen kunnen worden vrijgemaakt om die trein alsnog op een normaal uur te laten rijden. Hoe staat het daarmee? Weten we daar al meer over? Wij kijken uit naar uw antwoord en hopen dat er binnen afzienbare tijd een oplossing komt voor deze drukbezette trein.

02.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, over deze pendeltrein werden in het verleden al heel wat vragen gesteld. Ook mijn collega Van Hecke was hierbij betrokken, maar hij zit nu in een andere commissie.

Uiteindelijk gaat dit over heel wat pendelaars die een ecologische keuze maken. Wij moeten ervoor zorgen dat die ecologische keuze ook de meest logische keuze blijft. Als men wil dat mensen die keuze blijven maken, dan moet men ervoor zorgen dat die keuze ook gewoon logisch is. De heer Vandenbroucke zei al dat een trein om 6.45 uur niet logisch is en ook gewoon niet haalbaar is voor heel veel pendelaars.

Ik ga er toch van uit dat onze twee spoorwegbedrijven, namelijk NMBS en Infrabel, ook aan de kant van de pendelaars staan, dat ze ook willen dat de treinen die ze laten rijden voldoende gebruikt worden en dat ook zij, met de centen die ze gekregen hebben van deze regering en met het kader dat gecreëerd is door deze regering, uiteindelijk willen dat hun bedrijf een sterke naam maakt, dat hun bedrijf er staat in de markt van de spoorwegen.

Zowel naar aanleiding van de vorige vragen hierover in deze commissie als in een brief aan schepen Watteeuw hebt u gesproken over een technische werkgroep, die u hebt laten samenkomen. Het is goed dat u dat hebt gedaan. Op die manier zorgt u ervoor dat degenen die de treinen moeten laten rijden aan tafel komen om uit te leggen waarom zij bepaalde keuzes maken.

Welke oplossingen werden er bestudeerd? Wat zijn de volgende stappen? Is het inderdaad juist dat, wanneer de internationale trein vanaf de zomer tijdelijk niet zou uitrijden, dat slot weer voor de Dampoort Express is, op het normale uur voor de pendelaars?

02.05 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, collega's, tijdens de commissievergadering van 25 oktober hadden wij een uitgebreide discussie over het onderwerp. Het vervroegen van de erg populaire piekuurtrein met een uur maakt die trein veel minder geschikt voor heel veel pendelaars. Dat is moeilijk te rijmen met mijn ambitie om meer mensen op de trein te krijgen. Ik begrijp dan ook alle reacties als gevolg van de verandering van het vertrekur van die erg geapprecieerde P-trein.

In het licht van het voorgaande heb ik uitzonderlijk – zoals ik mij hier had geëngageerd – op 13 november op mijn kabinet met vertegenwoordigers van de NMBS en van Infrabel een technische bijeenkomst over het dossier samengeroepen. De doelstelling was om de verandering te analyseren en te proberen een alternatieve oplossing uit te werken.

Verskillende voorstellen lagen daarbij op tafel en werden uitvoerig besproken, elk met hun voor- en nadelen en hun impact op het nationale net en op de andere treinen en reizigers. Ook werd hun verenigbaarheid besproken met het huidige wettelijke kader dat - of u het goed vindt of niet - voorrang geeft aan het internationale verkeer en meer precies aan de Eurostar tussen Brussel en Amsterdam, waarvan de dienstregeling in strijd is met de P-trein vanuit Gent-Dampoort.

Tijdens de bijeenkomst van 13 november werd ook een reeks andere mogelijkheden voor reizen met vertrek in het station van Sint-Niklaas, Merelbeke of Gent-Dampoort voorgesteld, waaruit bleek dat er tal van alternatieven voor reizen van of naar Brussel bestonden, met heel vergelijkbare reistijden, weliswaar echter met de noodzaak om over te stappen.

Het is voorts belangrijk op te merken dat de S53 Lokeren - Gent-Sint-Pieters, die vooral Beervelde en Gent-Dampoort bedient, weer in dienst is. Die lijn was sinds de zomer van dit jaar opgeschort wegens absentisme en zal worden verlengd tot Oudenaarde, als onderdeel van de verlenging van het nieuwe vervoerplan 2023-2026.

Ondanks de geleverde inspanningen is er vandaag nog geen bevredigende oplossing voor de vertrektrein van de P-trein vanuit Gent-Dampoort gevonden. Ik zal blijven zoeken naar alternatieven met de autonome overheidsbedrijven NMBS en Infrabel, maar ik kan mij niet tot een resultaat verbinden, aangezien er rekening moet worden gehouden met de huidige regelgeving en het daaruit voortvloeiend wettelijk kader. Ik vraag hun echter wel om alles uit de kast te halen voor een verbetering van het aanbod in het belang van alle betrokken reizigers. Ik wil eveneens benadrukken dat de noodzakelijke werken aan het station Gent-Sint-Pieters ook leiden tot capaciteitsdruk, die de NMBS en Infrabel zo goed mogelijk moeten kunnen opvangen.

Tot slot lijkt het dat de Eurostartreinen tussen Amsterdam en Londen tussen juni 2024 en december 2024 opgeschort zouden kunnen worden. Dat is een nieuwe ontwikkeling die een positieve impact zou kunnen hebben op de kwestie van de Dampoorttrein, maar ik wil daarover voorzichtig blijven.

Voor het overige zullen wij ongetwijfeld een herziening of verbetering van het wettelijke kader moeten onderzoeken. De huidige tekst beperkt ons momenteel en geeft voorrang aan internationale treinen op lokale treinen, maar dat is duidelijk een werk van grotere omvang.

02.06 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik apprecieer het dat u naar oplossingen blijft zoeken, maar de vaststelling is dat u vandaag alleen een bijzonder ontgoochelend antwoord kunt geven aan de mensen die deze rechtstreekse trein gebruiken. Er zijn inderdaad overstapmogelijkheden via Gent-Sint-Pieters, maar de laatste tijd zijn dat vaak gemiste overstappen, omdat de stiptheid van de treinen in vrije val is.

De S53 Lokeren - Gent-Sint-Pieters is inderdaad terug, maar ik vind niet dat wij blij moeten zijn omdat een trein die tijdelijk geschrapt werd wegens personeelstekort terugkomt. Dat was een nog groter probleem. Ik blijf hopen en rekenen op een betere oplossing dan wat u hier vandaag hebt gezegd. Het is zeker niet overdreven te stellen dat het 27ste belangrijkste station van de 550 stations in België minstens één rechtstreekse trein naar Brussel moet hebben. Stel u voor dat u zou moeten zeggen aan de pendelaars in Gembloux, die zes rechtstreekse treinen hebben tijdens de piek, dat zij allemaal alleen naar Brussel kunnen na een overstap in Namen. Dat krijgt u daar niet uitgelegd. Zo krijgt u het ook niet uitgelegd dat er vanuit een belangrijk station van de tweede grootste stad van Vlaanderen op dit moment, en waarschijnlijk ook de komende maanden, geen enkele rechtstreekse trein zal rijden naar Brussel tijdens de piekuren. Ik reken er echt op dat u zorgt voor een oplossing, samen met Infrabel en de NMBS, waar de grootste verantwoordelijkheid ligt. Dat is wat de meer dan 2.000 getroffen mensen in mijn stad alleen al en een veelvoud daarvan in de hele regio verdienen.

02.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, u bent op zoek naar oplossingen, maar het feit dat er een breed protest gekomen is en dat er petities zijn die door heel veel mensen gesteund worden, maakt duidelijk dat dit enorm leeft bij de bevolking. Dat moet u serieus nemen. Dan moeten er naar oplossingen worden gezocht.

De mensen zouden niet gelukkig zijn met wat nu op tafel ligt. Ik zal hen aanmoedigen om te blijven protesteren. Het gaat er natuurlijk om dat mensen hun leven daarrond georganiseerd hebben, dat mensen hun job in functie daarvan georganiseerd hebben, dat mensen die hun kinderen naar de opvang moeten brengen zich daarrond georganiseerd hebben. Het gaat hier over een belangrijke lijn. Ik hoop dan ook echt dat u alles uit de kast zal halen om ervoor te zorgen dat die mensen een rechtstreekse trein krijgen naar Brussel. Het alternatief is blijkbaar een trein die afgeschaft was en nu opnieuw wordt ingelegd. Dat is dus niet echt een bijkomende optie voor deze mensen.

02.08 Egbert Lachaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de collega's. We hebben nog steeds geen oplossing. We hopen dat u de komende weken blijft aandringen om toch tot een oplossing te komen. Zoals ik in mijn vraagstelling uitgelegd heb, gaat het om heel veel reizigers in een station dat op de zevenentwintigste plaats staat wat betreft het aantal opstappende reizigers. Dat is geen klein station, en dan spreken we naast Gent-Dampoort nog niet over het dubbel zo grote aantal reizigers uit de rand van Gent en uit het Waasland die rechtstreeks de trein nemen naar Brussel op een ogenblik waarop men normaal pendelt naar Brussel.

De enige bevredigende oplossing hier is het herstel van die treinverbinding. U vermeldt het herstel van een andere trein, maar dat is geen oplossing. Men moet dan immers overstappen en er zijn, zoals collega Vandenbroucke aangeeft, heel veel vertragingspunten op de lijn die Gent-Dampoort met Gent-Sint-Pieters moet verbinden. Vaak wordt een overstap dus gemist. Dit is dus geen echt antwoord voor de pendelaars. Voor een lijn met zo veel reizigers moeten we echt nog een extra inspanning leveren. We zullen niet nalaten u opvolgvragen te stellen tot we zien dat er voor al die reizigers een oplossing komt.

De **voorzitter**: Ik kan de heer Lachaert geruststellen, ondertussen hebben we in deze commissie een hoorzitting gepland met de NMBS, Infrabel en TreinTramBus, onder andere over deze lijn. We zullen de druk hoog kunnen houden.

02.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het is teleurstellend, mijnheer de minister, dat de NMBS en Infrabel geen oplossing vinden voor die pendelaars van de Dampoort Express.

Mijnheer de minister, u sprak zelf van een uitzonderlijke stap. Dat is logisch, want u bent minister, u bent niet degene die de operationele dagelijkse leiding heeft over het laten rijden van de treinen. Die uitzonderlijke stap was echter nodig. Het is niet meer dan logisch dat we de druk op de NMBS en Infrabel hoog houden. Het betreft hier twee spoorwegbedrijven die eindelijk, na jaren van onderinvesteringen, opnieuw centen krijgen van een regering die gelooft in de rol die ze moeten spelen. Ze zullen die rol dan ook echt moeten waarmaken.

Ik kijk enorm uit naar de hoorzitting die georganiseerd zal worden in onze commissie, zodat wij als parlementsleden die druk op de spoorwegbedrijven heel hoog kunnen houden. Ik verwacht dat ook u,

net als wij, druk zal blijven uitoefenen, zodanig dat we de kant van de pendelaars kiezen en zij de meest ecologische keuze ook als de meest logische keuze zouden kunnen behouden.

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

02.10 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, de heer Raskin heeft mij gevraagd u te verzoeken om zijn vragen uit te stellen tot een volgende vergadering.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55039852C van de heer Raskin is al eens uitgesteld. Wij kunnen ze nu alleen nog omzetten in een schriftelijke vraag. Dat is bij dezen gebeurd.

03 **Samengevoegde vragen van**

- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De stakingen en sociale onrust bij de NMBS en Infrabel" (55039915C)
- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij de NMBS en de treinstaking" (55040106C)
- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De 48 urenstaking van het NMBS-personeel in december" (55040212C)
- **Laurence Zanchetta** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De staking bij het spoor van 5 tot 7 december" (55040236C)

03 **Questions jointes de**

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les grèves et le climat social tendu à la SNCB et chez Infrabel" (55039915C)
- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'agitation sociale à la SNCB et la grève des cheminots" (55040106C)
- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La grève de 48 heures prévue en décembre par le personnel de la SNCB" (55040212C)
- **Laurence Zanchetta** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La grève sur le rail du 5 au 7 décembre" (55040236C)

03.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb gisterenavond de twee dagen durende vakbondsactie in Brussel bijgewoond. Sinds uw aantreden als minister zijn er nog nooit zo veel stakingen geweest. De directe aanleiding voor deze staking is de nieuwe productiviteitsverhoging door een kortere opstarttijd voor treinbegeleiders, maar op de achtergrond speelt er veel meer, zoals de aanhoudende personeelstekorten, de ondermaatse financiering, de slechte verlofregeling, de hoge werkdruk, de slechte sociale dialoog.

Opnieuw stellen we vast dat de situatie onhoudbaar is. De spoorbedrijven willen nog altijd de productiviteit verhogen. De NMBS wil na de eerste 48 urenstaking nog steeds 250 personeelsleden uit de stations halen. Nog steeds kampt men met een groot personeelstekort. De financiering is nog altijd niet verhoogd. Het exploitatiebudget van de NMBS daalt. Nog steeds moet NMBS-personeel vechten voor een verlofdag. Nog steeds worden treinbegeleiders fysiek aangevallen en beschimpt en nog steeds is er een zeer slechte sociale dialoog.

Wat is er eigenlijk veranderd sinds de vorige 48 urenstaking? Deze staking is al de zevende spoorstaking sinds u minister bent. Bent u trots op het recordaantal geschrapte treinen? Bent u trots op de prijsstijgingen? Bent u trots op het aantal klachten bij de ombudsdienst? Bent u trots op de slechte stiptheidscijfers? Bent u trots op het aantal dodelijke ongevallen op onze overwegen? Bent u trots op de bereikbaarheid van ons openbaar vervoer voor mensen met een beperking? Bent u trots op het recordaantal files?

Uw beleid is een ramp. Mijn medewerker, die vandaag afwezig is, heeft me een bericht gestuurd over een gebeurtenis eergisteren. Ik zal u daarover vertellen, want ik denk dat u niet beseft hoe erg het is, zowel voor de reizigers als het personeel. Een klant van de NMBS vertelde ons zijn ervaring: "Ik wilde mijn NMBS-abonnement verlengen via de automaat in het station van Ronse. Ik doorliep alle stappen, maar de machine gaf op het einde aan een technische storing te hebben en verwees mij door naar een andere automaat. Er stond echter maar één automaat en het loket is definitief gesloten.

Een reiziger sprak me op het perron aan en vroeg of ik een 5 eurobiljet kon wisselen. Hij wilde een ticket naar Oudenaarde kopen, maar hij had geen bankkaart en de automaat aanvaardt enkel kleingeld en geen biljetten. Contante betalingen aan boord van de trein zijn afgeschaft. Ik had zelf geen kleingeld en kon dus niet wisselen. De man moest dus wel zwartrijden om op zijn bestemming te raken. Ik heb dan maar met mijn bankkaart zijn ticket betaald. Uiteindelijk is er geen ticketcontrole geweest tussen Ronse en Oudenaarde.

De trein loopt vertraging op en stopt voordat hij station Oudenaarde binnenrijdt. De app zegt dat de trein al in het station is aangekomen, bovendien op tijd. Dat klopt niet. De trein stond stil. Iedereen met een bestemming richting Brussel wordt nerveus, want we hebben maar enkele minuten tijd voor de overstap. Bij de overstap blijkt de roltrap in het station van Oudenaarde stuk te zijn. Er is dus veel volk op de gewone trap, ook iemand met een rugzak en een fiets, die de fiets dan maar via de trappen naar boven moet sleuren.

Er staat een trein stil op ons gebruikelijk perron, waardoor er veel verwarring is bij de onervaren treinreizigers. Het blijkt niet de trein naar Brussel, maar naar Zottegem te zijn, die al lang vertrokken moest zijn. Van de NMBS komt geen info. Sommige mensen met valiezen voor Brussels Airport zijn daardoor op de verkeerde trein gestapt: ze volgen gewoon de info op de app, die niet klopt. Andere reizigers informeren zich en maken hen duidelijk dat zij terug moeten uitstappen met hun reiskoffers.

Vroeger had je in Oudenaarde nog een onderstationschef, Dieter, een prima kerel die altijd klaarstond voor de reizigers in zulke situaties. Dieter is wegbespaard. Hij werkt nu in Geraardsbergen. De enige medewerkers die men nu nog tegenkomt op de perrons, zijn de poetsers, maar zij werken niet voor de NMBS en weten niet eens waar de lift zich bevindt wanneer iemand met een kinderwagen ernaar vraagt.

Een spoorverandering voor de trein naar Brussel wordt aangekondigd. Iedereen moet van spoor 2 naar spoor 5 via de smalle trap, want de roltrap is nog steeds kapot. Ook de man met de fiets moet terug naar beneden en hindert ongewild een hele groep reizigers. Door een storing op een sein vertrekt de trein met 11 minuten vertraging. Uiteindelijk is mijn medewerker met een twintigtal minuten vertraging in Brussel-Centraal. Dat valt nog mee.”

Dat is eergisteren gebeurd. Mijnheer de minister, ik heb maar één vraag. Hoe gaat u de problemen op het spoor oplossen?

Wij vragen met PVDA om dringend een noodcommissie samen te roepen met de CEO van de NMBS, met u als minister en met de vakbonden. Bent u bereid om die noodcommissie bijeen te roepen? De toestand is urgent en wij vragen dat er dringend een oplossing komt voor zowel de reizigers als het personeel, zodanig dat iedereen weer vertrouwen kan hebben in onze spoorwegen.

De **voorzitster**: Mevrouw Vindevoghel, u had twee vragen ingediend, waardoor u recht hebt op 4 minuten spreektijd, maar u hebt echt wel langer gesproken. Ik wil u vragen om u in de toekomst aan de toegemeten tijd te houden.

03.02 Tomas Roggeman (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, er wordt opnieuw gestaakt, sinds gisterenavond en tot morgenavond. Het is al de tweede 48 urenstaking in een maand tijd. De sociale onderhandelingen bij de NMBS zitten muurvast. Er wordt spijtig genoeg geen uitweg gevonden voor dit conflict met de vakbonden. Gelukkig heeft de vorige regering de minimale dienstverlening bij de spoorwegen ingevoerd. Dat gebeurde toen weliswaar onder groot protest van uzelf. Bij eerdere stakingen bleek dit systeem al zijn werk te doen. Ondanks alles verliep het spoorverkeer relatief vlot.

Wat zijn de vooruitzichten voor de lopende staking? De procedure voorziet erin dat de NMBS vooraf polst bij werknemers naar de stakingsbereidheid, waarna een versie van die gegarandeerde dienst wordt uitgerold naargelang de beschikbaarheid van de medewerkers. Welke voorbereidingen werden getroffen om de minimale dienstverlening te garanderen voor de lopende staking? Medewerkers moesten 72 uur op voorhand aangeven of ze wilden staken of niet. Hoeveel personeelsleden doen deze keer mee? Graag kreeg ik wat details daarover.

De wet schrijft voor dat de spoorbedrijven dienen te evalueren en bij te sturen waar dat opportuun blijkt. Hoe evalueert u de minimale dienstverlening naar aanleiding van vorige stakingen en eventueel ook al de huidige?

03.03 Laurence Zanchetta (PS): Monsieur le ministre, quatre jours de grève en moins d'un mois, c'est du jamais vu! La situation des travailleurs du rail est particulièrement compliquée: manque de personnel, normalisation du travail sept jours par semaine, report des congés, hausse de la productivité, hausse des agressions. De manière générale, les travailleurs subissent une pression accrue.

Aujourd'hui, plus d'un cheminot sur dix est en congé de maladie, notamment en raison de la dégradation des conditions de travail. Des rencontres ont eu lieu entre les directions de la SNCB et d'Infrabel et les représentants syndicaux pour améliorer ces conditions de travail de manière structurelle et éviter qu'elles n'empirent au cours des mois et des années à venir. Or, comme en atteste la grève, les parties autour de la table ne sont pas tombées d'accord.

Monsieur le ministre, avez-vous été informé de l'état actuel des discussions? Avez-vous récemment rencontré les deux parties? Quelle est votre position quant aux revendications syndicales? Avez-vous rencontré les directions au sujet de mesures visant à améliorer les conditions de travail des cheminots?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

03.04 Minister Georges Gilkinet: Uiteraard is deze nieuwe treinstaking geen goed nieuws. Ze bemoeilijkt het leven van de treinreizigers, die vandaag en morgen een verminderde dienstverlening zullen krijgen. Het is een teken dat men er met de nieuwe besprekingen niet in is geslaagd om een akkoord te bereiken dat alle partijen tevredenstelt. Dat stemt mij niet blij of fier, mevrouw Vindevoghel.

Wat concreet het verloop van deze stakingsdag betreft, de wet betreffende de continuïteit van de dienstverlening inzake personenvervoer in geval van staking legt op dat essentiële personeelsleden uiterlijk 72 uren voor het begin van de staking moeten aangeven of ze wel of niet deelnemen. Het alternatieve vervoersplan wordt opgesteld op basis van het aantal niet-stakende personeelsleden.

Om technische en logistieke redenen wordt dit vervoersplan gedurende 48 uur uitgewerkt en vervolgens in de NMBS-reisplanner geladen. Daarom vraagt de NMBS om vanaf de dag voor het vertrek haar reisplanner op haar website en via de NMPS-app te checken. De communicatie aan de reizigers wordt verspreid via de gebruikelijke kanalen: online, in de stations, in de treinen en via een persbericht.

Zoals ik al eerder in deze commissie heb gezegd, is het niet aan mij om direct tussenbeide te komen in de sociale dialoog tussen de directie van de spoorwegmaatschappijen en de vertegenwoordigers van de werknemers. Natuurlijk hoop ik dat de sociale dialoog kan plaatsvinden in de juiste omstandigheden en vooral dat die resultaten oplevert.

Sinds de eerste stakingsactie in november heb ik vernomen dat er inderdaad nieuwe besprekingen hebben plaatsgevonden en nieuwe voorstellen zijn besproken. Ik kan alleen zeggen dat de voorgestelde compromissen nog niet iedereen tevreden hebben gesteld.

De realisering van de ondernemingsplannen van de NMBS en Infrabel is essentieel om de kernactiviteiten, de toekomst en de tewerkstelling van het personeel veilig te stellen. Bovendien draagt die ook bij tot de uitvoering van de afspraken met de overheid in het kader van het beheerscontract. Alle categorieën van werknemers zijn betrokken. Er worden ook efficiëntiewinsten beoogd door het vernieuwen van het rollend materiaal en de digitalisatie van de processen. Die vormen het grootste deel van de inspanning.

De sociale dialoog is continu voortgezet binnen de organen die zijn voorzien in de wet- en regelgeving. Er werden vanuit de directies verschillende aanvullende maatregelen voorgesteld en er hebben verschillende bijeenkomsten plaatsgevonden. In de loop van dit proces heeft het ACV zijn stakingsaanzegging ingetrokken, wat niet het geval is voor de ACOD en het VSOA. De spoordirectie geeft aan dat zij elke vorm van constructieve dialoog met wederzijds respect ondersteunt. Dat lijkt me belangrijk.

Mme Zanchetta n'étant plus là, j'oublie le passage de ma réponse qui lui était destiné.

In totaal hebben 4.715 NMBS-medewerkers, 1.640 Infrabelmedewerkers en 14 HR-Railmedewerkers deelgenomen aan de staking van 8 november 2023. Het gaat respectievelijk om 27 %, 19,2 % en 2,5 % van het effectief. Op 9 november 2023 hebben 4.651 NMBS-medewerkers, 1.616 Infrabelmedewerkers en 10 HR-Railmedewerkers deelgenomen aan de staking. Het gaat respectievelijk om 26 %, 17 % en 1,78 % van het effectief. De definitieve cijfers voor de staking van 5 tot 7 december 2023 zijn nog niet beschikbaar. Die cijfers zullen pas in de loop van volgende week definitief zijn.

In mijn hoedanigheid van minister van Mobiliteit heb ik de openbare spoorwegmaatschappijen contracten voor tien jaar gegeven met een financiering die overeenstemt met de ambitie die in de contracten is vastgelegd. Dat is cruciaal om een toekomst te verzekeren voor de Belgische bedrijven en alle spoorwegwerknemers. Ik wil vertrouwen blijven hebben in het vermogen van zowel het management als alle werknemers, om hoogwaardige spoordiensten te ontwikkelen voor onze medeburgers en tegelijk de nodige wendbaarheid aan de dag te leggen om de verwachte vooruitgang tot stand te brengen.

Op die manier maken wij samen van de trein de ruggengraat van onze mobiliteit. Dat is onze opdracht, om de filedruk aan te pakken voor onze burgers en onze bedrijven en om een antwoord te bieden op de klimaatuitdagingen voor onze planeet, voor onze kinderen en voor ons allemaal.

03.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag. Wij stellen voor om een urgentiecommissie samen te roepen om goede oplossingen te zoeken voor de problematiek van het spoor.

Ik heb daarnet een getuigenis gegeven van een reiziger en een aantal mensen hebben mij berichten gestuurd. Gisterenavond bezocht ik het stakingspiket in Brussel en sprak daar met treinpersoneel. De mensen zeiden mij dat ze op zijn, dat ze nog al hun verlof van dit jaar moeten opnemen. Verlof nemen bij de NMBS is bijna een mission impossible geworden. Iemand vertelde mij dat de planning zijn grootste kopzorg was en zei dat het geen leven meer is, dat hij kapot is. Ik zag uurroosters waarbij men de ene dag begint om 04.00 uur en de volgende om 09.00 uur. Als men 'buiten reeks' is, kan men helemaal niets plannen, want dan weet men pas de avond voordien hoe het uurrooster eruitziet. Zelfs als men drie maanden op voorhand een dag verlof aanvraagt, kan men al op de 55ste plaats staan en zal het verlof niet worden toegekend. Mensen met kinderen hebben het heel moeilijk om tijdens de schoolvakanties verlof te nemen. Men denkt eraan om ontslag te nemen.

Mijnheer de minister, het is ook uw zaak als de mensen die nu bij de NMBS werken, zeggen dat ze het niet meer zien zitten en ontslag willen nemen omdat de job te zwaar is. Een alleenstaande moeder stuurde me een bericht dat ze het eerste halfjaar geen enkele dag verlof heeft gekregen. U moet zich eens in de plaats stellen van de duizenden mensen die daar werken. We zullen er niet komen. Ik roep u op om samen te zitten en te zorgen voor goede oplossingen voor het personeel en de reizigers, zodat iedereen erop kan rekenen dat hij de trein zal kunnen nemen.

03.06 Tomas Roggeman (N-VA): Dat er opnieuw gestaakt wordt, is natuurlijk te wijten aan uw verkeerde beleidskeuzes. Hoewel er al een mismatch is tussen het spooraanbod waarnaar u vraagt en de personeelscapaciteit van de NMBS, wilt u dat aanbod nog verder opdrijven. De spreidstand tussen capaciteit en verplichtingen wordt zo alleen maar groter, met alle gevolgen van dien. Om dat op te lossen zijn er hervormingen nodig.

U bent heel fier op het extra geld dat uw regering heeft uitgetrokken voor de spoorwegen, ook al is dat nog te weinig. Voor dit en volgend jaar hebt u al 200 miljoen euro te kort. Die stakingen gaan trouwens allang niet meer over extra geld. Ze gaan over de organisatie van de spoorwegen, die grondige hervormingen nodig hebben. Organisatorische en operationele problemen binnen een overheidsbedrijf lost men niet op door ze te verbergen onder een grote berg geld. Binnen de kortste keren raakt dat geld toch op en ondertussen zijn de problemen alleen maar groter geworden.

Die nood aan hervormingen neemt u spijtig genoeg niet ter harte, ondanks de vragen van medewerkers binnen het bedrijf, ondanks de vragen van reizigers, ondanks de vragen hier van de oppositie en de meerderheid. Ik zie twee grote hinderpalen voor de modernisering van onze spoorwegen: de

vakbonden en het beleid van Ecolo. Een van die twee hinderpalen kan de kiezer in elk geval volgend jaar bij de verkiezingen wegnemen.

De **voorzitter**: Mevrouw Laurence Zanchetta moest dringend naar de commissie voor Sociale Zaken en zal dus niet meer repliceren.

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

Vraag nr. 55039955C van de heer Roggeman vervalt, aangezien hij al een schriftelijk antwoord heeft ontvangen.

04 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toestand van het station van Dendermonde en de beloofde verbeteringswerken" (55040016C)**

- **Leen Dierick aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Dendermonde" (55040135C)**

04 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation de la gare de Termonde et les travaux d'amélioration promis" (55040016C)**

- **Leen Dierick à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Termonde" (55040135C)**

04.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, de stationsinfrastructuur van Dendermonde is een van de oudste in dit land. De perrons in Dendermonde dateren van voor de Eerste Wereldoorlog. De toegankelijkheid voor minder mobiele mensen en voor rolstoelgebruikers is helemaal onbestaande. Als men met een rolstoel op het perron wil raken, moet men die letterlijk over de rails rollen.

Die moeilijke toegankelijkheid uit zich ook, op regelmatige basis, bij overvloedige regenval. Dan loopt de tunnel onder het station, de enige toegang tot de perrons, volledig onder water. Ook twee weken geleden gebeurde dit door de hevige regenval in november. De reizigers moesten letterlijk door het water waden om hun trein te kunnen nemen.

Dit is een bekend probleem. Het doet zich al meer dan tien jaar voor. Ons worden al zeer lang verbeteringswerken beloofd. Die worden al aangekondigd sinds 2012. Het is nu 2023, en op het terrein is nog altijd niets gebeurd.

Uzelf en de NMBS hebben in het verleden verklaard dat de verbeteringswerken van start zouden gaan in 2024. Maar het zou niet de eerste keer zijn dat ze opnieuw uitgesteld worden.

Daarom wil ik vanmiddag graag van u de bevestiging krijgen dat die verbeteringswerken aan het station van Dendermonde van start zullen gaan in 2024. Graag verneem ik ook de fasering van de werken. Wanneer moeten de werken voltooid zijn?

Aan de werken beginnen, is één zaak. Het zou nuttig zijn dat de werken effectief met een gezwind tempo voortgang kennen.

Graag verneem ik ook wat de recentste budgettering is van de infrastructuurwerken in het station van Dendermonde. De plannen die vandaag voorliggen, zijn eigenlijk een afgeslankte versie. Er zijn plannen voor een nieuwe overdoorgang, een oversteek boven de rails, en voor de verhoging van de perrons, wat belangrijk is voor de toegankelijkheid. Maar dit is een afgeslankte versie van de oorspronkelijke plannen die ook de vernieuwing van de stationshal omvatten.

Het stationsgebouw van Dendermonde is een modernistisch gebouw. Het is gebouwd tijdens de Duitse bezetting in de Tweede Wereldoorlog. U kunt zich inbeelden dat er dus stilaan links en rechts wat mankementen tevoorschijn komen. Ik verneem graag wat de toekomst is van het stationsgebouw. Zijn er, in afwachting van de voltooiing van de werken, tussentijdse maatregelen die de NMBS kan en wil nemen om te vermijden dat er intussen nog nieuwe overstromingen zijn in de onderdoorgang van het station?

Voorzitster: Kim Buyst.

Présidente: Kim Buyst.

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitster, mijnheer Roggeman, er zullen de volgende jaren heel wat werken plaatsvinden aan het station van Dendermonde. De realisatie van een nieuwe brug over de Vondelbeek staat gepland voor 2024. Het vernieuwen en uitbreiden van de fietsenstallingen, tot een capaciteit van 1.450 plaatsen, zowel aan de kant van Dendermonde als aan de kant van Sint-Gillis-bij-Dendermonde staat gepland voor 2024 en 2025.

De planning voor de vernieuwing van het perroncomplex van het station Dendermonde is als volgt. De finalisatie van de studie wordt verwacht tegen eind 2023. De aanbestedingsprocedure is voor 2024. De uitvoering van de werken zal in 2025 starten. De werken worden gefaseerd uitgevoerd om het treinverkeer tijdens de werken mogelijk te houden.

Inbegrepen in de werkzaamheden aan het station van Dendermonde zijn onder andere het verhogen en integraal vernieuwen van de perrons. Deze zullen hoger worden aangelegd en worden voorzien van de nodige podotactiele belijning met het oog op de integrale toegankelijkheid van het station. Ook de uitrusting op de perrons wordt vernieuwd. De perrons krijgen een nieuwe vloerbedekking. Er worden nieuwe luifels voorzien en nieuwe zitjes, met windschermen. De verlichting, geluidsinstallatie, uurregelingstabellen, informatieschermen en vuilnisbakken worden ook vernieuwd.

Ook staat de realisatie van een passerelle gepland. Door de bouw van een passerelle zal de toegankelijkheid worden verbeterd. De perrons zullen met de passerelle verbonden zijn via twee vaste trappen, een stijgende roltrap en een lift. De liften maken deel uit van het integraal toegankelijk maken van het stationscomplex.

Al dat is het falende beleid van een groene minister, nietwaar mijnheer Roggeman?

De NMBS heeft budgetten in haar meerjareninvesteringsplan 2023-2032 ingeschreven voor het station Dendermonde. Aangezien de werken nog niet aanbesteed zijn, is het voorbarig om te communiceren over de precieze samenstelling van het budget.

Ik kom nu tot de vragen over de maatregelen om wateroverlast te vermijden. Heel wat regio's in België hadden te kampen met overmatig water. Het was een uitzonderlijke situatie. Toch moet er in de toekomst rekening mee gehouden worden dat de klimaatopwarming mogelijk meer van dergelijke waterbommen met zich meebrengt. Met die gevolgen moet ook in alle punten van ons beleid rekening gehouden worden, ook bij het onthaal van de reizigers in onze stations zodat iedereen comfortabel kan reizen. Dat is voor mij een cruciaal punt. Reizigers die de trein gebruiken, kiezen voor een klimaatvriendelijke oplossing en hebben recht op een treinrit in alle comfort.

De specifieke problematiek in de omgeving van het station van Dendermonde is ons bekend. Daarom werd al in een verhoogde ondergrond in de onderdoorgang voorzien en zijn er permanent vier pompen geïnstalleerd om overtollig water weg te pompen. Die pompen hebben gewerkt, maar konden het overmatige water niet bijhouden en ook niet altijd afvoeren.

Die gekende situatie kunnen we vanwege de overstromingsgevoelige omgeving niet ondergronds oplossen, dus werd beslist om in de hoogte te werken voor de toekomstige oplossing via de passerelle. Bij alle werken worden minderhindermaatregelen genomen zodat de hinder voor de reizigers tot een minimum beperkt blijft. Tijdens de geplande werken wordt de verbouwing van het perroncomplex in Dendermonde gefaseerd gerealiseerd. Die fasering omvat de nodige maatregelen om het treinverkeer in het station van Dendermonde tijdens de werkzaamheden mogelijk te houden en de pendelaars te allen tijde toegang te geven tot de perrons die in dienst zijn. De brug over de Vondelbeek en de fietsenstallingen van het station van Dendermonde worden voorafgaandelijk aan de perronwerken vernieuwd. De stationssite heeft geen schade opgelopen ten gevolge van de zware regenval, afgezien van wat extra schoonmaak na de overstroming.

Inzake een compensatie voor de schade die de treinreizigers hebben opgelopen, kunnen reizigers een verzoek tot compensatie richten aan de NMBS-klantendienst.

04.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitvoerige antwoord. Ik ben blij dat u het probleem erkent. Ik ben ook blij dat u bevestigt dat volgend jaar de werken effectief starten. Daar is zeer lang naar uitgekeken. Wij verwachten ook geen grote luxe. Het gaat simpelweg over basistoegankelijkheid voor mensen die slecht ter been zijn en droge voeten bij regenweer. Dat klinkt zeer simpel, maar dat is spijtig genoeg niet zo vanzelfsprekend. Ook een veilige fietsenstalling zou mooi meegenomen zijn. Op termijn moeten we ook de stationshal bekijken. Over twintig jaar is dat gebouw ook al een eeuw oud. De snelheid van de werken bij de NMBS en de duurtijd van de planningsfases kennende, is het een goed idee om daar tijdig naar te kijken. Het moet ook niet erg chic zijn. Een Calatravapaleis willen wij niet. Het mag allemaal eenvoudig en functioneel, zolang het maar vlot toegankelijk is voor de reiziger en naar behoren dienstdoet. Ik kijk uit naar de aanvang van de werken op korte termijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55040084C van de heer Raskin wordt uitgesteld.

05 **Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets ferroviaires à cofinancer avec les régions" (55040086C)**

05 **Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cofinanciering van spoorprojecten met de gewesten" (55040086C)**

05.01 **Josy Arens** (Les Engagés): *Monsieur le ministre, en 2018, les entités fédérales et fédérées ont signé un accord de coopération, publié en mars 2019. Ce texte définissait l'enveloppe fédérale et régionale du cofinancement ainsi que la liste des projets prioritaires des régions en matière ferroviaires. Parmi ceux-ci, l'Axe Bruxelles- Luxembourg et le P+R de Viville. Un seul projet dans cette liste a pu faire l'objet d'accords d'exécution. Le Fédéral avait prévu un co-financement de près de 40 millions d'euros pour la réalisation de ces projets.*

Monsieur le ministre,

Confirmez-vous ces informations?

Qu'advient-il dès lors de l'accord de coopération de 2018?

Réservez-vous encore ce budget de 40 millions d'euros en cas d'accord d'exécution d'un des projets en Région wallonne ou pas?

Qu'en est-il de la réalisation des projets prévus avec la Flandre et la Région Bruxelloise dans l'annexe de l'accord de 2018?

Je vous remercie pour vos réponses.

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Arens, conformément à l'accord de coopération du 5 octobre 2018, conclu entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, la Région flamande s'est engagée à prévoir un financement additionnel maximal de 100 millions d'euros courants pour la réalisation de 11 projets ferroviaires prioritaires flamands pour lesquels a été conclu, à la même date, un accord de coopération d'exécution entre l'État fédéral et la Région flamande. C'était une longue phrase sans virgules!

Cet accord, ainsi que l'ensemble des autres accords d'exécution conclu entre l'État fédéral et les Régions, font actuellement l'objet d'une actualisation qui comprend une mise à jour du planning et du financement de tous les projets des plans stratégiques pluriannuels d'investissements 2018-2031 de la SNCB et d'Infrabel. À ce stade, la proposition d'actualisation a été approuvée par le Conseil des ministres fédéral le 27 octobre dernier et a été transmise aux Régions pour être soumise à l'approbation de leurs conseils des ministres respectifs.

Dans le même accord de coopération du 5 octobre 2018, la Région wallonne a désigné huit projets ferroviaires régionaux comme étant prioritaires et pour lesquels elle est prête à fournir un financement additionnel de 32,42 millions d'euros courants. Le projet Athus-Mont-Saint-Martin a donné lieu à la conclusion, le 22 juillet 2019, d'un accord de coopération d'exécution entre l'État fédéral et la Région wallonne pour un financement additionnel wallon à hauteur de 1,3 millions d'euros.

Entre-temps, dans le cadre de l'actualisation des plans stratégiques pluriannuels d'investissements précités, Infrabel a indiqué que le financement additionnel prévu pour ce projet n'était plus nécessaire et que les travaux étaient terminés. À ce jour, la Région wallonne ne s'est pas prononcée sur d'autres projets qui pourraient être cofinancés grâce à l'économie réalisée.

La Région de Bruxelles-Capitale, quant à elle, n'a pas désigné de projets ferroviaires régionaux qui pourraient faire l'objet d'un financement additionnel. Pour rappel, et par définition, ces financements régionaux sont des financements additionnels, en plus du financement fédéral prévu dans les plans stratégiques pluriannuels d'investissements de la SNCB et d'Infrabel. Ces plans ont été largement financés, comme vous le savez.

05.03 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et vos informations.

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

06 Questions jointes de

- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan de réduction de pesticides d'Infrabel" (55040087C)**

- **Christophe Bombled à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La destruction des végétaux sur les voies ferrées" (55040166C)**

06 Samengevoegde vragen van

- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het pesticidereductieplan van Infrabel" (55040087C)**

- **Christophe Bombled aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vernietiging van vegetatie op de sporen" (55040166C)**

06.01 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, le 5 juillet 2023, je vous ai adressé une question concernant l'utilisation du glyphosate par Infrabel.

Vous m'avez répondu: "Depuis ma prise de fonction, ce point a été traité en priorité et il a également été inséré dans le contrat de performance d'Infrabel. Cependant, il n'existe pas encore, à l'heure actuelle, de techniques alternatives valables et applicables à grande échelle pour un désherbage efficace du ballast et des chemins de service. Toutes les compagnies ferroviaires du monde font face à ce problème."

Monsieur le ministre, toutes les communes font également face à ce problème. Nous avons de grandes difficultés depuis que nous ne pouvons plus utiliser ces produits; et vous connaissez mon avis quant à leur utilisation.

Dans son contrat de performance, Infrabel s'engage effectivement à réduire progressivement l'usage des pesticides. L'entreprise devait vous faire parvenir un plan détaillé de réduction de l'utilisation de pesticides en 2023. Ce plan vous a-t-il été rendu? Quels sont ses objectifs? Quels sont les moyens alternatifs qui y sont proposés?

Depuis le dépôt de ma question, j'ai reçu une réponse du ministre Clarinval sur les 18 actions que le gouvernement a décidées pour réduire les pesticides, notamment et surtout dans l'agriculture. J'espérais dans ce plan voir également la réduction des pesticides pour les différentes aires du chemin de fer, mais tel n'est pas le cas.

J'attends donc avec impatience vos réponses et surtout votre engagement ferme à tout mettre en œuvre pour réduire et finalement supprimer l'utilisation de ces pesticides réellement dangereux pour la santé publique.

06.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, je suis totalement d'accord avec vous sur le fait que ces pesticides sont particulièrement dangereux. Il est normal que M. Clarinval ne vous ait pas

répondu sur le plan de réduction des pesticides d'Infrabel, puisque c'est moi qui ai la tutelle sur cette entreprise, ainsi que sur la SNCB.

En réduisant progressivement, jusqu'à un arrêt total de son utilisation, le glyphosate, les entreprises ferroviaires agissent pour l'environnement et pour la santé. Mon objectif, en ayant inscrit cette obligation dans leur contrat, est non seulement de protéger la santé de nos concitoyens, mais aussi celle des cheminots, des riverains de nos voies de chemin de fer, et d'arrêter l'effondrement de la biodiversité. Cela constitue une priorité transversale et permanente à tous les niveaux de pouvoir et dans tous les départements.

Lors de l'élaboration du plan, un compromis est établi, dans le respect des critères de sécurité d'exploitation ferroviaire, au sujet des techniques disponibles pour maintenir les voies désherbées, de leur faisabilité technique et opérationnelle ainsi que de l'impact global sur l'environnement. Les exigences légales sont également prises en compte, y compris les approbations européennes pour le glyphosate et l'acide pélargonique – un bioherbicide. Je prends très au sérieux cette question des pesticides, perturbateurs endocriniens dangereux pour notre santé et produits chimiques dévastateurs pour notre biodiversité.

Avec Infrabel, nous cherchons intensivement d'autres techniques, en collaboration avec différents intervenants. La priorité dans cette réflexion est de faire coexister la sécurité d'exploitation ferroviaire et le respect de l'environnement, en particulier celui de la biodiversité. C'est pourquoi Infrabel vise à réduire l'utilisation des pesticides, en particulier à proximité des zones vulnérables telles que les zones de captage d'eau potable et naturelle, avec évidemment pour objectif de parvenir à zéro pesticide. L'élaboration d'un nouveau plan d'action pour la réduction des pesticides 2024-2026 est également en cours, tel que le prévoit le contrat de performance. Elle figure à l'ordre du jour des réunions qui se tiennent avec les représentants de cette entreprise publique.

En fonction des aspects opérationnels, techniques et financiers, une combinaison de différentes techniques sera appliquée à l'avenir, en tenant compte systématiquement de la sécurité ferroviaire et de l'impact environnemental global. Ce plan sera élaboré en concertation avec les autorités régionales compétentes.

Infrabel est responsable de l'entretien et de la gestion de l'infrastructure des chemins de fer, comprenant également la gestion des bermes et des zones adjacentes aux voies. Il est nécessaire d'entreprendre régulièrement des travaux d'égouttage et de coupe afin que la végétation à proximité des voies ne devienne pas trop envahissante et qu'elle ne constitue pas un danger pour le trafic ferroviaire, les riverains ou les équipes du gestionnaire d'infrastructure. Ces travaux d'entretien se déroulent à une fréquence spécifique, en fonction de la distance par rapport à la voie, une distinction étant à opérer entre les zones de bordure, d'arbustes et de corridors. Infrabel ne taille normalement les arbres et les arbustes que pendant notre saison de coupe, qui va de la moitié de l'automne à la fin de l'hiver. Ce sont, en outre, les critères de sécurité du trafic ferroviaire qui priment.

Pour M. Bombled, qui n'est pas présent, la configuration actuelle du train à eau chaude est un prototype. D'autres développements sont nécessaires pour augmenter la vitesse de travail – actuellement, ce train ne peut rouler qu'à 20 km/h –, détecter et automatiser l'action sur la végétation pour ne traiter que les mauvaises herbes présentes dans le lit de ballast et les voies de sécurité, automatiser le contrôle des têtes de pulvérisation et réduire la consommation d'eau et d'énergie.

Comme Infrabel l'a toujours expliqué, le train à eau chaude n'est pas une solution unique mais bien une solution à combiner avec d'autres mesures. Infrabel réalise des projets de tests avec différentes techniques alternatives, notamment pour l'utilisation d'acide pélargonique et de bioherbicide. Pour l'ensemencement des pistes de sécurité, Infrabel travaille également de façon intensive avec d'autres gestionnaires d'infrastructure afin de partager les meilleures pratiques pour atteindre le plus rapidement cet objectif de zéro pesticide que nous lui avons fixé.

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

Je tiens à vous préciser que je n'avais pas demandé à votre collègue Clarinval de me répondre concernant l'aire du chemin de fer. Je me permets d'insister pour que le fédéral mène des actions de

recherche afin de trouver d'autres systèmes, d'autres molécules permettant de détruire ce qui doit être détruit.

Dernièrement, lors des discussions concernant le budget R&D, j'ai interrogé le ministre Dermine. Ce dernier était tout à fait d'accord que le budget R&D intervienne dans cette recherche fondamentale pour éviter d'utiliser des pesticides, que ce soit par les pouvoirs publics ou dans l'agriculture.

J'insiste pour que vous insistiez au sein de ce gouvernement afin que cela avance plus vite. Je connais votre perception de cette problématique – et vous en remercie d'ailleurs – mais, de grâce, insistez pour que la Belgique évolue plus vite! La décision européenne concernant le glyphosate m'a beaucoup déçu, ainsi que la position belge; en effet, j'aurais souhaité que la Belgique prenne une position contre cette prorogation de dix ans. Elle s'est abstenue, c'est un peu dommage. Vous devez savoir que nous sommes derrière vous pour faire évoluer rapidement ce dossier.

06.04 **Georges Gilkinet**, ministre: M. Arens pourra répliquer, mais il a dit quelque chose d'important. Je partage son point de vue qu'il aurait été mieux que la Belgique s'oppose. C'était ma position, c'était celle des écologistes au sein du gouvernement mais nous n'avons pas obtenu d'accord de l'ensemble des partis sur le sujet. Il importe que l'opposition puisse nous soutenir dans ce combat important.

La **présidente**: Monsieur Arens, souhaitez-vous répliquer? (*Non*)

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 **Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les défauts de ponctualité sur le rail causés par les accidents de personne" (55040088C)**

07 **Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen met de stiptheid van de treinen als gevolg van persoonsongevallen" (55040088C)**

07.01 **Josy Arens** (Les Engagés): *Monsieur le ministre, parmi les facteurs qui expliquent les défauts de ponctualité sur le rail, il y a les accidents de personne. Il faut parvenir à un accord sur un protocole à adopter quand cela arrive qui évite de bloquer la ligne pendant plusieurs heures. Cela existe entre la STIB et le parquet. On peut lire dans le contrat de performance que "Infrabel, avec l'appui de l'Autorité de tutelle, initie toutes les démarches utiles afin de conclure des protocoles avec les parquets et les services de police, de sorte à réduire au maximum les temps d'intervention et donc l'impact sur le trafic en cas de heurts de personne.*

Où en est ce travail?

Pouvez-vous également nous dire combien de retards et suppression de train en 2022 s'expliquent par ces accidents de personne?

Je vous remercie.

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Arens, les accidents impliquant des citoyens sont évidemment dramatiques et nous mettons tout en œuvre avec Infrabel et la SNCB pour les éviter. C'est pourquoi le contrat de performance conclu entre Infrabel et le gouvernement fédéral consacre un article entier au *trespassing*, le fait de se trouver sur les voies quand on ne le peut pas.

Vous y faites référence dans votre question en isolant un paragraphe de cet article mais il me semble aussi important d'en lire le début. Je cite: "Le *trespassing* est une problématique sociétale qui dépasse le cadre des responsabilités du seul gestionnaire d'infrastructures mais qui a un impact substantiel sur son organisation." La fin de l'article n'est pas moins pertinente pour répondre directement à vos interrogations. Je cite encore: "Infrabel soumet en 2024 au SPF Mobilité un plan mis à jour de déploiement de mesures de prévention sur la base des études de sécurité qu'elle réalise tous les quatre ans et l'exécute avec les moyens réservés à cet effet dans ses plans financiers d'investissements." Infrabel a évidemment débuté le travail et des balises sont déjà en place pour le suivi du contrat de performance qui s'opèrera via un dialogue de performance prévu en 2024 pour ce qui concerne

spécifiquement ce dossier.

En ce qui concerne les chiffres relatifs à cette problématique, Infrabel me communique qu'au cours de l'année 2022, les accidents de personnes ont généré 90 190 minutes de retard pour les trains de passagers ainsi que l'annulation complète ou partielle de 3 324 trains. Soyez assuré, monsieur Arens, que la sécurité des citoyens aux abords des voies de chemin de fer est une de mes priorités et l'une des priorités d'Infrabel! C'est pourquoi Infrabel met en place d'importantes campagnes pour sensibiliser aux dangers des comportements qui risquent d'engendrer de tels accidents et qu'Infrabel investit dans des dispositifs pour empêcher ce *trespassing*.

07.03 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je ne m'attendais pas à autant de minutes de retard des trains ni à autant d'annulations pour cette problématique-là. Je sais aussi que certains accidents de personnes sont des accidents dramatiques car provoqués par la personne elle-même. Très souvent, c'est catastrophique quand on est dans le train qui doit être bloqué parce qu'un tel accident vient de se produire. En tout cas, je vous remercie de vraiment prendre en considération cette problématique comme vous le faites.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subsides au secteur du retrofit" (55040089C)

08 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De subsidies voor de retrofitsector" (55040089C)

08.01 Josy Arens (Les Engagés): *Monsieur le ministre, le budget initial pour 2024 prévoyait un subside de 2 168 000 euros pour le secteur du retrofitting. Après ajustement, ce budget a été supprimé. Pour quelles raisons?*

Je vous remercie.

08.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, en 2022, le gouvernement fédéral a mis en place un système d'aide pour soutenir le post-équipement (*retrofitting*) des wagons de marchandises pour les rendre moins bruyants. Un budget de 2 180 000 euros était prévu dans le système d'aide pour la période 2022-2023. Ce soutien financier a été accordé conformément à la loi du 20 mai 2022 concernant l'aide au post-équipement des wagons pour réduire les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandises.

En exécution de cette loi, la dernière tranche d'aide prévue dans le système a été payée cette année, clôturant ainsi ce projet. La prolongation de ce système au-delà de 2023 n'était pas prévue. Je suis très heureux de vous annoncer, monsieur Arens, qu'au total 7 612 wagons de 13 entreprises différentes ont bénéficié d'une aide financière pour le post-équipement au cours de la période 2022-2023.

Ce projet de *retrofit* cofinancé par le gouvernement traduit ma volonté de moderniser les systèmes de freinage. Nous avons pu réduire le bruit à la source avec plus de 7 000 wagons qui sont désormais silencieux. Cela fait partie du panel de solutions qu'Infrabel met en place pour réduire significativement le bruit du trafic des trains et garantir ainsi le développement ferroviaire de la manière la plus durable qui soit, un transport de marchandises plus écologique mais aussi plus silencieux. Vous serez d'accord avec moi pour dire que c'est une belle réussite.

08.03 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et vous félicite pour cette réussite!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- Ben Segers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heropening van het station Antwerpen-Linkeroever" (55040098C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het heropenen van kleine stations in Antwerpen" (55040118C)

09 **Questions jointes de**

- Ben Segers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de la gare d'Anvers-Linkeroever" (55040098C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réouverture de petites gares à Anvers" (55040118C)

09.01 **Ben Segers** (Vooruit): Vooruit is altijd een voorstander geweest voor sterk openbaar vervoer. We hebben de broodnodige extra investeringen in het spoor altijd op applaus onthaald en ook op lokaal niveau strijdt Vooruit voor meer en beter openbaar vervoer. Zo hebben mijn collega's uit Antwerpen niet alleen verschillende tramlijnverlengingen in het Antwerpse bestuursakkoord onderhandeld. Ook het optrekken van de bediening op het voorstadsnet door de NMBS staat erin vermeld.

Die ambitie wordt herhaald in het Klimaatplan 2030 van Antwerps schepen van Leefmilieu Tom Meeuws en ze maakt integraal deel uit van het Routeplan 2030 van de Vervoersregio Antwerpen. Ook in het ontwerp van strategisch ruimteplan, dat in september door de Antwerpse gemeenteraad werd goedgekeurd, is de heropening van twee treinstations op het voorstadsnet, namelijk Antwerpen-Oost aan Schijnpoort en Antwerpen-West op linkeroever, opgenomen. Bovendien stuurde het Antwerpse college twee weken geleden nog een collegiale brief naar u en mevrouw Dutordoir met de vraag om zo snel mogelijk overleg over een mogelijke heropening van dat treinstation te organiseren.

De heropening van dat station is onontbeerlijk voor de toekomstige ontwikkelingen op de Antwerpse linkeroever als gevolg van onder andere de bouw van een compleet nieuwe woonwijk de afgelopen jaren en het project FAB181 en Katwilgweg met de inplanting van bedrijven in combinatie met woongelegenheden en horeca.

Bovendien is het project Linkeroever Klimaatneutraal van schepen Tom Meeuws door de Europese Commissie geselecteerd om deel te nemen aan de missie honderd klimaatneutrale en slimme steden, waarmee men de uitstoot niet tegen 2050 maar al tegen 2030 naar nul wil herleiden. Duurzaam vervoer is logischerwijze een van de drie pijlers hiervan.

Hebt u al kennis kunnen nemen van de brief van het Antwerps college aan u en mevrouw Dutordoir? Staat u achter de ambities van het Antwerpse college om het voorstadsnet per trein uit de bouwen?

Moedigt u als minister van het spoor ook de *sense of urgency* aan die specifiek voor dat ene station op linkeroever aan de dag wordt gelegd? Hebt u al contact gehad met het Antwerpse stadsbestuur en is er al overleg geweest of gepland?

Hoe ver staat het met de opening van andere voorstadsnetstations zoals Antwerpen-Dam?

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

In Antwerpen staan grondige renovatiewerken aan het premetronet gepland. De werken op linker- en rechteroever zullen in verschillende fases plaatsvinden waarbij ook de tunnel tussen de Meir en Linkeroever gedurende vier maanden gesloten zal zijn. Dat de geplande werken een enorm effect zullen hebben op de lokale mobiliteit, staat vast.

Een mogelijke oplossing zou het heropenen van verschillende kleinere lokale treinstations kunnen zijn zoals o.a. het station van Antwerpen-Linkeroever.

Bevestigt de minister dat zowel hijzelf als de directie van de NMBS hierover gecontacteerd werden door het Antwerpse stadsbestuur?

Zo ja, wat is de reactie van de minister op het voorstel om de lokale mobiliteitsproblemen in Antwerpen het hoofd te bieden middels het heropenen van een aantal lokale treinstations?

Ontving de minister ook een reactie vanwege de NMBS-directie? Zo ja, wat was de inhoud daarvan?

Heeft de minister i.v.m. bovenvermelde problematiek overleg gehad met één (of meer) van de betrokken actoren? Zo ja, met wie en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet? Zal er nog overleg plaatsvinden (desgevallend: met wie en wanneer)?

Welke acties zal de minister ondernemen om de Antwerpenaren te allen tijde degelijke openbare vervoersmodaliteiten te garanderen?

09.03 Minister **Georges Gilkinet**: De NMBS laat me weten dat ze de brief van het Antwerpse stadsbestuur goed heeft ontvangen en hierop zal antwoorden. Ik heb die brief niet ontvangen, want die was niet aan mij geadresseerd. Het lijkt me logisch dat de NMBS eerst antwoordt en dat wij er hier dan in commissie eventueel op terugkomen.

Ik wil wel meegeven dat het nieuwe vervoersplan van begin december, dat hier door sommigen niet op prijs wordt gesteld, in een versterking van de S-dienst naar en rond Antwerpen en andere steden voorziet, in verschillende fasen, zowel tijdens de week als tijdens het weekend, qua frequentie en aanbod. Het is een van de tools om de files en de vervuiling te verminderen.

Daarnaast wil ik ook verwijzen naar het bredere plaatje. In het kader van de Spoorvisie 2040 worden er studies gestart die een dienstregeling voor het spoornet op lange termijn opstellen. Daarin moet zeker ook worden bekeken wat de mogelijkheden zijn voor de heropening van stations, met name in het kader van een aantrekkelijke, substedelijke dienstverlening rond de grote steden.

Ik wil ook de door ons geleverde inspanningen vermelden om meer goederen op het spoor te krijgen. Dat is des te belangrijker voor de regio Antwerpen met haar haven. Er wordt goed samengewerkt met de haven van Antwerpen, ten bewijze het nieuwe subsidiesysteem voor de trierheuvel. Hoe meer goederen er via het spoor worden vervoerd, hoe minder vrachtwagens er op de wegen rijden en hoe minder files er zijn en daar maken we werk van.

09.04 **Ben Segers** (Vooruit): Dank u, mijnheer de minister, voor uw engagement. De heropening van het betreffende station is onontbeerlijk voor de ontwikkelingen in de nabije toekomst op linkeroever. We zullen het dossier van nabij blijven volgen; ik kom er later zeker nog op terug.

09.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. U brengt evenwel geen nieuws over de eventuele heropening van stations in Antwerpen. Wij zullen het dossier zeker van nabij blijven volgen.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatieregeling voor vertragingen bij de NMBS" (55040117C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatie voor vertragingen" (55040126C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De klachten over de NMBS-dienstverlening en de aanpassing van de compensatieregeling" (55040216C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziene compensatieregeling" (55040237C)

10 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le système de compensation des retards à la SNCB" (55040117C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La compensation pour retards" (55040126C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les plaintes relatives au service offert par la SNCB et la modification des règles de compensation" (55040216C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision du système de compensations" (55040237C)

10.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, deze vraag wil ik toch graag mondeling stellen omdat ik de problematiek zeer belangrijk vind. Wij weten allemaal dat er hoe langer hoe meer treinen worden afgeschaft en dat er een dalende stiptheid is. De dienstverlening aan de treinreizigers is echt niet optimaal en gaat zelfs achteruit.

Het is dan ook verrassend te moeten vernemen dat de NMBS in alle stilte haar compensatieregeling heeft aangepast. Op de website van de NMBS vindt men wel een regeling voor vertragingen van meer dan 60 minuten, maar men moet al een beetje meer doorklikken om te weten dat er ook een compensatieregeling met een tegemoetkoming van 50 % bestaat voor de reizigers die minstens tien keer geconfronteerd werden met een vertraging van meer dan 30 minuten in een maand tijd. Eerder volstond de termijn van 15 minuten, maar men heeft die dus in alle stilte verdubbeld. Bijkomend komen blijkbaar enkel de houders van een treinabonnement in aanmerking voor de compensatieregeling.

Om welke reden heeft de NMBS recent haar voorwaarden inzake de compensatieregeling aangescherpt?

Op welke wijze heeft de NMBS dat gecommuniceerd? Hoe werden de reizigers hierover geïnformeerd?

Waarom komen enkel de houders van een abonnement in aanmerking voor de compensatieregeling?

Vindt u dat de aanpassing van de compensatieregeling een goede zaak is voor het bevorderen van het vertrouwen van de treinreiziger in de diensten van de NMBS?

Vindt u dat de mogelijkheden en voorwaarden voor het krijgen van een compensatie voor vertragingen bij de NMBS op voldoende heldere en vlot toegankelijke wijze zijn weergegeven op de website van de NMBS?

Hoeveel aanvragen tot compensatie ontving de NMBS van zijn treinreizigers in 2023? Hoeveel daarvan waren er terecht? Welk bedrag werd hiervoor uitgekeerd?

10.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, Ombudsrail kreeg het afgelopen jaar opvallend meer klachten over de dienstverlening van de NMBS. Het aantal klachten over vertraagde en afgeschafte treinen steeg met maar liefst 34 %. De reden daarvoor is vrij evident, namelijk de diepterecords inzake de dienstregeling.

Ondertussen veranderde de NMBS ook in alle stilte de compensatieregeling voor reizigers. De dienstverlening gaat achteruit, de klachten nemen toe en de reflex bij de NMBS is om de reiziger minder te compenseren. Vroeger kon men een vergoeding krijgen vanaf 15 minuten vertraging, maar nu is dat pas vanaf een half uur. Als signaal aan de reiziger kan dat wel tellen. Blijkbaar vindt de NMBS al die reizigers op haar treinen behoorlijk vervelend.

Wat vindt u van die praktijk? Hoeveel reizigers vroegen in de afgelopen jaren een compensatievergoeding aan? In hoeveel procent van de gevallen werd die ook gegeven? Wat is het totaalbedrag aan uitgekeerde compensatievergoedingen? Hoeveel wil de NMBS met dit initiatief besparen? Werd die aanpassing besproken met belangenorganisaties en reizigersorganisaties, zoals TreinTramBus en consorten?

10.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Het is eigenlijk ongelooflijk hoe de NMBS erin slaagt om na al die jaren mij toch nog van mijn stoel te doen vallen met de nieuwe compensatieregeling.

In de nieuwe compensatieregeling van de NMBS zouden reizigers die te maken hadden met een vertraging of afschaffing van hun trein minder snel en beperkter een compensatie kunnen bekomen.

Wetende dat de stiptheidscijfers van de NMBS op het slechtste niveau in jaren zijn, lijkt dit een heel defensief manoeuvre, en geeft het op z'n minst een fout signaal naar haar belangrijkste stakeholders, de treinreizigers.

Wat zijn de actuele stiptheidscijfers van de NMBS? Hoe vergelijken die zich met dezelfde periode vorig jaar? Graag een overzicht per spoorwegregio.

Wat zijn de actuele cijfers m.b.t. afschaffingen van treinen? Waar, wanneer, hoeveel,...? Graag een overzicht per spoorwegregio.

Wat zijn de actuele cijfers m.b.t. vertragingen van treinen? Waar, wanneer, hoeveel, hoelang,...? Graag een overzicht per spoorwegregio.

Welke maatregelen worden genomen om de stiptheid te verbeteren, met name met het oog op de implementatie van het nieuwe vervoersplan?

Waarom werd ervoor gekozen om de compensatieregeling voor reizigers om bij vertragingen of afschaffingen een compensatie te bekomen, verstrengd? Erkent de minister dat dit een fout signaal is naar reizigers die nu al enkele jaren een compleet falende dienstregeling aangeboden krijgen?

10.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Wat is geschetst door de collega's klopt. Als men regelmatig de trein neemt, vanuit bepaalde regio's misschien meer dan vanuit andere, komt het nogal eens voor dat men de trein niet meer kan nemen omdat die afgeschaft is, omdat die in een vroeger station stopt of dergelijke, zodat men dan de fiets aan het andere station niet kan nemen. Ik kan erover meespreken. Wat mij eigenlijk vooral tegen de borst stoot, is het feit dat die compensatieregeling, die in eerste instantie al een heel complexe aanvraagprocedure heeft, in alle stilte is aangepast.

Hoe beoordeelt u deze aanpassing door de NMBS in deze tijden van toch ook wel echt veel vertragingen?

Waarom voerde het bedrijf deze strengere regeling door zonder enige communicatie?

10.05 Minister Georges Gilkinet: Vanaf 17 oktober heeft de NMBS haar regeling voor de compensatie van treinvertragingen aangepast, op basis van de Europese wetgeving over de rechten en plichten van treinreizigers. De compensatieregeling van de NMBS blijkt voordeliger dan wat Europa minimaal oplegt. De Europese verordening vereist dat een vertraging van 60 tot 120 minuten voor 25 % wordt gecompenseerd en 50 % bij een vertraging van minstens 120 minuten. Bij de NMBS wordt onmiddellijk 100 % gecompenseerd vanaf een vertraging van meer dan 1 uur, dus langdurige vertragingen.

Mijnheer Roggeman, het aantal aanvragen voor compensatie evolueerde als volgt: ongeveer 60.000 in 2018, ongeveer 48.000 in 2019, ongeveer 17.000 in 2020, ongeveer 9.000 in 2021, tijdens de coronacrisis, en ongeveer 15.000 in 2022. Het jaarlijkse compensatiebedrag was ongeveer 540.000 euro in 2018, ongeveer 470.000 in 2019, om dan te zakken tot bijna 160.000 euro in 2020 en 74.000 euro in 2021, tijdens de coronacrisis, in 2022 ging het om ongeveer 111.000 euro.

Gemiddeld wordt meer dan 80 % van de aanvragen aanvaard. Niet-aanvaarde aanvragen slaan doorgaans op gevallen waar er wel degelijk een alternatieve trein was of gevallen waar compensatie voor verkeerde trajecten werd ingegeven.

In 2022 waren de langdurige vertragingen goed voor 93,8 % van de aanvragen. Volgens de nieuwe

regeling voor compensaties worden vertragingen tussen 15 en 30 minuten niet langer gecompenseerd. Compensatie voor vertragingen tussen 30 en 60 minuten zullen voortaan enkel door abonnees kunnen worden aangevraagd. De NMBS zal ook niet de minimumdrempel van 4 euro invoeren die Europa toestaat om geen compensatie toe te kennen.

De NMBS heeft hierover gecommuniceerd via haar website. Reizigers met een MyNMBS-account ontvingen ook een bericht waarin meegedeeld werd de optie voor 15 minuten vertraging niet langer beschikbaar is. Dit bericht bevatte een link naar alle *Frequently Asked Questions* over dit onderwerp. Ook de aanvraagprocedure werd vernieuwd. Via de website kunnen klanten via een eenvoudig aan te maken MyNMBS-account een compensatie volledig digitaal aanvragen en eerdere aanvragen gemakkelijk opvolgen. Men hoeft overigens geen abonnee te zijn om een MyNMBS-account aan te maken. Meer dan 90 % van de aanvragen verloopt nu al via deze weg. Papieren aanvraagformulieren kunnen uiteraard nog steeds aan het loket worden gevraagd.

De beste manier voor de NMBS om inkomsten te werven is de oorzaken van de vertragingen aan te pakken. Dat is ook wat ik herhaaldelijk aan de NMBS vraag. We moeten daar stap voor stap samen aan werken. De visie op lange termijn is er, de investeringen gebeuren, het spoornet wordt gerepareerd dankzij een extra lening van 1 miljard, het treinmaterieel wordt stap voor stap geleverd en er zijn grootscheepse aanwervingscampagnes. Zo kunnen we de trein op tijd laten rijden, meer reizigers naar de trein halen en de inkomsten van de NMBS doen stijgen.

10.06 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord en alle cijfers. Als ik het goed begrijp, wil men de indruk creëren welwillend en soepel te zijn door naar Europa te verwijzen, terwijl de dienstverlening er in de praktijk gewoonweg zeer hard op achteruitgaat. Dat vertaalt zich in een daling van het aantal klachten van 60.000 in 2018 naar 15.000 in 2022, van 540.000 euro in 2018 naar 111.000 euro in 2022. Die daling verloopt als het ware omgekeerd evenredig. Men presteert niet alleen slecht, ik heb daarnaast de indruk dat men bij de NMBS-directie ook totaal wereldvreemd is.

10.07 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, een dienst na verkoop bestaat ook uit een correcte compensatieregeling. Een correcte behandeling van reizigers betekent ook dat reizigers vergoed worden wanneer een beloofde dienst niet geleverd kan worden.

We hebben daarjuist gehoord dat de totale compensatiebedragen oplopen in grootteorde van een paar honderdduizend euro. Ik vind het eigenlijk bizar dat de NMBS zich daarin laat kennen. Voor hoop en al honderdduizend euro op een balanstotaal van 12 miljard euro lijdt het bedrijf geen aanzienlijke reputatieschade.

Ik begrijp dan ook eigenlijk niet dat die stap wordt gezet. Mijns inziens zal zich dat wreken. De slechte reputatie van de NMBS en de slechte behandeling van de reizigers door dat bedrijf zullen onvermijdelijk leiden tot een daling van de populariteit en het gebruik van het bedrijf en dus tot omzetverlies. Het zou me verwonderen mocht die paar honderdduizend euro opwegen tegen de financiële implicaties van een reputatieschade.

10.08 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik moet zeggen dat ik behoorlijk ontgoocheld ben in de manier waarop het spoorwegbedrijf omgaat met zijn klanten, met de treinreizigers. De NMBS stond in vroegere perioden ooit bekend als een star overheidsbedrijf met als reputatie dat de ingenieurs meer bezig waren met het laten rijden van treinen dan met het vervoeren van reizigers. Wij dachten dat daarin in de voorbije vijftien tot twintig jaar wat verandering was gekomen, dat de klant centraler staat, dat de reiziger de eerste bekommernis is. Het is duidelijk dat niet alles perfect loopt en de moeilijkheden bij de NMBS zijn ons eveneens bekend. Er wordt hard gewerkt om daaraan tegemoet te komen, maar de klantgerichtheid blijft ontbreken. Dat geldt voor de communicatie, zeker als er zaken fout lopen. Dit is, mijns inziens, opnieuw een uiting van een gebrek aan klantgerichtheid. Ik vind het erg jammer te moeten vaststellen dat dit vandaag nog gebeurt.

Men kan verwijzen naar Europese regels, maar de Europese regels zijn, mijns inziens, een minimumkader waaraan moet worden voldaan. Men kan altijd betere compensatieregelingen voorstellen, maar als men die dan heeft, gaat men die terugschroeven of inperken. Ik vind dat echt teleurstellend.

10.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is te betreuren dat de NMBS en Infrabel die eigenlijk aan de kant van de pendelaar zouden moeten staan, zich verschuilen achter Europese regels en richtlijnen. De NMBS kan daarin ook de keuze maken om een voorstrektersrol te spelen en de consument naar waarde te schatten.

Het terugdraaien van de tariefregeling is volgens mij een foute beslissing. Ik hoor ook zeggen dat er eenvoudig, via een account in de app, een compensatie kan worden aangevraagd. Ik heb die stappen eens doorlopen. Zo eenvoudig is het niet. We gaan er daarbij vanuit dat men met een smartphone of de website overweg kan. Een papieren compensatie kan wel worden aangevraagd, maar het is toch wel heel omslachtig allemaal.

Dat er geen communicatie is over een drastische aanpassing van de regeling die de pendelaar toch echt treft, betreurt onze fractie ten zeerste. Wij hopen dat de NMBS hieruit lessen trekt, zeker als men een sterk merk in de Europese markt wil worden. Dat is toch het doel dat de NMBS en Infrabel voor ogen moeten houden.

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

11 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verdeling van de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds" (55040119C)

11 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La répartition des moyens du Fonds de sécurité routière" (55040119C)

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

Een deel van de inkomsten van de verkeersboetes die aan de federale overheid toekomen is bestemd voor het Verkeersveiligheidsfonds (VVF).

Het begrotingsconclaf van oktober 2023 besliste om de federale ontvangsten van het VVF met 28,4 miljoen euro te verhogen ter financiering van bijkomende investeringen.

Bij de verdeling van de uitgaven gelinkt aan de bijkomende ontvangsten van 28,4 miljoen wordt ook 700.000 euro toegewezen aan de FOD Mobiliteit die deze middelen dienen aan te wenden voor de verbetering van het strafrechtelijk beleid.

Op welke wijze zal de FOD Mobiliteit deze bijkomende middelen aanwenden voor het verbeteren van het strafrechtelijk beleid? Bestaat er reeds een plan van aanpak?

Zo ja, waaruit bestaat dat plan? Op welke termijn mogen we dienaangaande concrete acties verwachten?

Zo neen, waarom niet en wanneer zal dat wel het geval zijn?

11.02 Minister Georges Gilkinet: Op initiatief van de drie bij de handhavingsketen betrokken departementen, met name de FOD Justitie, de FOD Binnenlandse Zaken en de FOD Mobiliteit, werd een gezamenlijk actieplan uitgewerkt. De doelstelling is de bijkomende federale ontvangsten evenwichtig te besteden, zodat de volledige strafrechtelijke keten versterkt wordt, wat uiteindelijk de verkeersveiligheid ten goede zal komen.

De grote investeringen in camera's en trajectcontroles van de jongste jaren zorgen stelselmatig voor een verhoging van het aantal te verwerken onmiddellijke inningen en processen-verbaal. Dit aantal is tussen 2020 en 2022 verdubbeld, wat uiteraard een impact heeft op niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook op de te verwerken volumes in de gewestelijke verwerkingscentra en op de gebruikte ICT-platformen in de betrokken departementen.

De FOD Mobiliteit zal de extra middelen gebruiken om de Kruispuntdatabank Voertuigen (DIV), die door de politie geraadpleegd wordt bij de identificatie van overtreeders, te versterken, zodat die grotere volumes van raadplegingen aankan. Voor de FOD Mobiliteit staat met andere woorden de verhoging van de performantie en de beschikbaarheid van de DIV-databank centraal.

Het aandeel van de middelen voor de FOD Mobiliteit stijgt van 300.000 euro naar 550.000 euro voor 2024 en naar 650.000 euro vanaf 2025. Die bedragen worden jaarlijks geïndexeerd. In 2024 is er een eenmalige ontwikkelingskostprijs voor het design en de uitbouw van een extra ICT-architectuur, die in 2025 live zal gaan en die jaarlijks onderhoud zal vereisen.

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

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

12 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het voortdurend uitvallen van de roltrappen in het station van Hasselt" (55040154C)

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De roltrappen van het station Hasselt" (55040160C)

12 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pannes récurrentes des escalators à la gare de Hasselt" (55040154C)

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les escalators de la gare de Hasselt" (55040160C)

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

12.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ondanks de renovatie zijn er om de haverklap problemen met de roltrappen in het station van Hasselt. Dat heeft uiteraard gevolgen voor de toegankelijkheid van de perrons, zeker voor personen met een beperking. Intussen is zelfs de hoofdroltrap naar beneden defect. De problemen blijven zich opstapelen en nu zijn er ook moeilijkheden met de leveranciers.

Vindt u het aanvaardbaar dat de roltrappen in het station van Hasselt vaak tot zelfs structureel niet werken? Hebt u hierover met de NMBS overlegd of zult u dat nog doen? Welke boodschap hebt u voor de getroffen treinreizigers?

12.02 Minister Georges Gilkinet: Tegenwoordig vragen we dat stations overal autonoom toegankelijk zijn en dat er aandacht is voor intermodaliteit en openheid. Aangezien er voor die aspecten vroeger minder belangstelling was, ligt er nu veel werk op de plank. Zo investeren we onder meer in nieuwe roltrappen, zoals in het station van Hasselt.

Jammer genoeg zijn ook bij nieuwe roltrappen pannes niet uit te sluiten. In het onderhoudscontract is bepaald dat een eerste inspectie van de panne binnen de vier uur dient te gebeuren. Indien mogelijk wordt het probleem meteen opgelost en blijft de roltrap niet lang buiten dienst. Als er een herstelling nodig is, duurt het gemiddeld anderhalve dag tot tien werkdagen. Dat hangt uiteraard af van de complexiteit van de panne.

Wanneer die termijn niet gehaald is en niet tegemoet wordt gekomen aan het vereiste niveau van dienstverlening, wordt samen met de onderaannemers een actieplan opgesteld. Indien nodig worden er boetes opgelegd conform de contractuele bepalingen. Ik hoop dat de situatie in het station van Hasselt op die manier vlug zal verbeteren.

12.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hoopt dat de situatie zal verbeteren. Het zou cynisch zijn, mocht dat niet het geval zijn. Maar met alle respect, het station van Hasselt is helemaal niet integraal autonoom toegankelijk. Dat is nochtans waar u naar streeft! De nieuwe roltrappen zijn

niet sporadisch in panne; ze zijn vaker buiten dienst dan dat ze werken. Een onderhoudscontract en een actieplan met onderaannemers of boetes helpen de reizigers niet naar boven.

Ik wil alle begrip opbrengen voor de eventuele problemen met de levering van bepaalde onderdelen of met het tekort aan technici, maar op een bepaald moment moet daar wel een oplossing aan worden geboden. Wij sukkelen nu al een jaar en blijft dat maar duren. Ik hoop dus dat er een structurele oplossing komt voor de problemen in het station van Hasselt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La traduction de certains panneaux de signalisation" (55040161C)

13 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanduiding in een andere taal op plaatsnaamborden" (55040161C)

13.01 Josy Arens (Les Engagés): (...)

Les noms de rues sont déjà en français et en luxembourgeois depuis un certain temps. Aujourd'hui, le conseil communal a décidé à l'unanimité de mettre également les noms des villages en français et en luxembourgeois en-dessous.

Monsieur le ministre, le Code de la route autorise-t-il la traduction sur les panneaux indiquant l'entrée des villages et qui définissent également la limitation de vitesse à l'intérieur du village?

Notre langue – notre culture – a toujours été le luxembourgeois. Nous vivons à 25 kilomètres du Luxembourg, à 8 kilomètres d'Arlon et je suis toujours très heureux de dire que nous sommes une commune multiculturelle. Nous avons des Bruxellois, des Wallons, des Flamands qui habitent chez nous et nous les accueillons toujours à bras ouverts. Mes premiers voisins sont flamands.

Monsieur le ministre, j'attends vraiment une réponse positive de votre part. Si elle n'est pas positive, je vous demande de nous aider à trouver la solution pour que nous puissions revaloriser cette culture et cette langue.

13.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Arens, j'ai beaucoup de respect et d'intérêt pour les langues endogènes, le wallon condruzien pour moi et le luxembourgeois pour vous. J'ai fait une petite recherche pour savoir comment on écrivait Attert en luxembourgeois: Attert en français prend trois "t" et seulement deux en luxembourgeois. Le futur panneau que vous espérez comprendra donc "Attert" et "Atert".

La possibilité d'utiliser une langue endogène sur certains signaux routiers a effectivement été discutée au sein du groupe de travail – que j'ai mis en place – dédié à la réforme du Code de la route. Votre question devra être traitée dans les Codes des gestionnaires de la route, en l'occurrence la Région wallonne, plutôt que dans le Code fédéral de la voie publique. Je vous invite donc à faire poser votre question à mon excellente collègue Valérie De Bue, ministre wallonne de la Sécurité routière, avec qui je collabore sur cette réforme importante qui est en voie d'aboutir. Peut-être pourra-t-on voir à l'entrée de votre bonne commune un panneau "Attert – Atert" dans le futur.

13.03 Josy Arens (Les Engagés): Je remercie le ministre pour sa réponse. Mais nous avons déjà contacté l'administration wallonne: l'administration, pas le niveau politique. L'administration me dit que c'est impossible parce que c'est interdit. Ce qui nous met en colère. C'est tout à fait vrai puisque jadis, tout était en luxembourgeois. Les noms des lieux-dits sont toujours en luxembourgeois, et même en allemand. Nous avons remis en place la seconde langue, l'allemand, pour être proches du Luxembourg puisque nous savons que 50 000 citoyens de la province (et de tout le pays), qui habitent la province du Luxembourg, ont leur emploi à Luxembourg. Nous voulons rester concurrentiels à Luxembourg, par rapport aux autres pays. Et le fait d'avoir les noms de villages en luxembourgeois nous permet, quand même, d'avoir un argument supplémentaire pour nous défendre au Luxembourg, pour défendre nos

citoyens, et les emplois du futur sur cette place luxembourgeoise. Je compte sur votre appui et je vous remercie.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Fonck stelt haar vraag nr. 55040200C uit. Aangezien de heer Senesael niet aanwezig is, vervalt zijn vraag nr. 55040204C.

14 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen met de ICE-treinen" (55040228C)

14 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes liés aux trains ICE" (55040228C)

14.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): De ICE-treinen spelen een cruciale rol in het treinverkeer tussen België en Duitsland. Met gewone treinen moet men al gauw enkele keren overstappen. De aansluitingen zijn niet optimaal. De ICE is normaal gezien een veel sneller alternatief, maar ook dat is tegenwoordig niet vanzelfsprekend. De stiptheid en betrouwbaarheid van die treinen is al geruime tijd historisch laag. Dit weekend viel er alweer een trein uit in ons land, waardoor reizigers urenlang stil stonden in de kou. De werken op de spoorlijnen in en rondom Keulen gooien al geruime tijd nog meer roet in het eten.

Kunt u de stiptheidcijfers en het aantal afgeschafte ICE-treinen meedelen en beoordelen?

Hoe beoordelen de NMBS en Infrabel de samenwerking de voorbije maanden? Welke problemen zien zij?

Hoe kan er samen met de Deutsche Bahn en de Duitse overheden worden gezocht naar een snelle oplossing voor de reizigers? Welke initiatieven zullen u en/of onze spoorbedrijven daartoe ondernemen?

Bij voorbaat dank voor uw antwoorden.

14.02 **Minister Georges Gilkinet**: Het bestaande ICE-materieel is aan het verouderen. Af en toe, of moet ik vaak zeggen, zijn er daardoor technische incidenten die vertraging veroorzaken en kan dit in bepaalde gevallen zelfs tot uitval van het materieel leiden. Om het probleem ten gronde op te lossen, heeft DB nieuw materieel besteld dat midden 2024 gehomologeerd zal zijn in België. Dat is goed nieuws. Vervolgens zal dat materieel ingezet worden op de as België-Duitsland.

De NMBS beschikt slechts over stiptheidscijfers op het Belgische grondgebied en werkt met DB samen om de impact op de reizigers te beperken. De cijfers zijn steeds raadpleegbaar op de open datasite van Infrabel. Binnen deze commissie hebben we ervoor gepleit dat onze overheidsbedrijven zich zouden engageren tot open data. Infrabel is dat engagement nagekomen en heeft hierin zelfs een pioniersrol gespeeld. Infrabel heeft een heel platform ontwikkeld waar u een tabblad aantreft gewijd aan de stiptheid van de ICE-treinen. Ik zal u de link doorsturen.

De problemen hebben vooral te maken met het rollend materieel, zoals ik eerder heb gezegd. De komst van ICE 3neo-treinstellen, gepland voor volgend jaar, zou de situatie moeten verbeteren. De NMBS beoordeelt de samenwerking als zeer constructief en transparant en beide partners werken samen om de huidige toestand zo snel mogelijk te verbeteren. De focus ligt volledig op de levering van het nieuwe materieel.

Infrabel beschikt over een team van accountmanagers die permanent een nauw contact onderhouden met alle klanten van de infrastructuurbeheerder. Infrabel werkt samen met twee partners in het kader van het ICE-product. Ten eerste is er een samenwerking met DB Netz voor de internationale grensafstemming en capaciteitstoewijzing. Die samenwerking verloopt in een goede sfeer en is zeer constructief. DB Netz heeft de voorbije jaren af te rekenen met grote uitdagingen wat betreft de planning van alternatieve transportplannen in het kader van infrastructuurwerken. Dat is een werkpunt voor hen, maar wij merken een positieve evolutie op. Ten tweede is er een samenwerking met de NMBS, want

dat is de klant van Infrabel als het gaat over ICE in België. Die samenwerking verloopt goed.

De contacten met DB Netz zijn des te noodzakelijker omdat DB Netz de komende jaren een groot deel van zijn netwerk zal vernieuwen en verschillende grote trajecten volledig zal renoveren om er performante corridors van te maken, met als doel om de klanten een kwalitatief hoogstaand netwerk aan te bieden en een betere stiptheid te garanderen. Om die uitdaging aan te gaan, zullen enorme bedragen – tientallen miljarden euro's – ter beschikking worden gesteld. Het is een beetje zoals in België, maar dan in een ander land.

De Infrabelteams zullen daarom hun uitwisseling en samenwerking met DB Netz intensifiëren om hun behoeften in detail te analyseren en erop in te spelen, terwijl het geplande verkeer en de werkzaamheden aan onze eigen infrastructuur behouden blijven. De NMBS heeft een contingentieprogramma opgesteld in samenwerking met DB Netz, zoals met andere spoorwegmaatschappijen, dat in de komende weken zal worden geïmplementeerd. Dat programma behandelt onder andere het uitwerken van een alternatieve dienstverlening voor reizigers die aan boord zijn van een defecte ICE.

14.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, dank voor uw uitgebreide antwoord. Ik lees daar een aantal positieve dingen in, bijvoorbeeld dat er een goede samenwerking met onze buurlanden bestaat. Dat is zeer belangrijk. Zeker op het vlak van spoorwegen zouden onze landsgrenzen geen grenzen voor onze treinreizigers mogen zijn. Die samenwerking is dus een goede zaak. Verder heb ik begrepen dat die samenwerking in de toekomst nog geïntensiveerd zal worden, dat er gebruikgemaakt zal worden van open data en dat men medio 2024 de levering van een aantal nieuwe rijtugjes verwacht. Dat is positief nieuws. Het enige aandachtspunt is dat men ervoor moet zorgen dat er voldoende informatie naar de pendelaars doorstroomt, ook als het gaat over de treinen die vanuit het buitenland op onze rails zullen rijden.

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

15 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaling van de dienstregeling in de provincie Antwerpen (opvolgvraag)" (55040230C)

15 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction de l'offre ferroviaire dans la province d'Anvers (question de suivi)" (55040230C)

15.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mevrouw de voorzitter, het betreft hier inderdaad een opvolgvraag. Zolang de bewuste treinen niet opnieuw rijden, zal ik mijn vraag elke commissievergadering herhalen.

Mijnheer de minister, de vraag is vrij eenvoudig. Wanneer zullen de geschrapte treinen opnieuw rijden?

15.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, de NMBS voert op 10 december 2023 de eerste fase door van het nieuwe vervoerplan voor de periode december 2023 tot december 2026. De NMBS geeft daarmee uitvoering aan de groeiambities van de federale regering, zoals afgesproken in het openbardienstcontract 2023-2032.

Dat neemt echter niet weg dat er in bepaalde regio's en op bepaalde verbindingen nog uitdagingen zijn. Dat is het geval voor de lijnen die u aanhaalt. Uiteraard zijn er de gekende problemen geweest tijdens de covidcrisis, problemen met de levering van het treinmaterieel en het probleem van het absentisme en het personeelstekort.

De moeilijke covidperiode ligt nu achter ons. De vernieuwde treinen worden stilaan geleverd en de NMBS doet grootscheepse aanwervingen. De krapte op de arbeidsmarkt is echter reëel, niet enkel voor de spoorwegen, maar wel vooral in uw provincie Antwerpen. Niemand beweert dat het gemakkelijk is, maar op basis van de laatste stand van zaken concludeer ik dat de aanwervingen op schema zitten.

Ik vraag dus met aandring aan de NMBS om, wanneer het mogelijk is, de S32-trein opnieuw te laten rijden zoals gepland, net zoals de IC22-trein, die sinds september 2023 opnieuw rijdt en ook de reizigers

uit Antwerpen ten goede komt. De NMBS laat mij weten dat ze, net als heel wat klanten en de minister, de huidige situatie betreurt. Ze laat ook weten dat de evoluties continu worden geëvalueerd.

Mijnheer Van den Bergh, ik wil onderstrepen dat ik de situatie zelf ook betreurt. De vermindering van het aanbod en de afschaffingen hebben een niet te onderschatten impact op de reizigers. Ik heb hierover dan ook een analyse laten uitvoeren door de FOD Mobiliteit. Ik heb daarover ook regelmatig contact met de NMBS en met Infrabel. Beide maatschappijen zijn immers verantwoordelijk.

De huidige situatie baart mij zorgen, zowel op het punt van de impact op de reizigers als in het kader van de toepassing van de bepalingen van het openbaredienstcontract. Daarom is het uitermate belangrijk dat de NMBS alle mogelijke maatregelen neemt om deze treinen zo snel mogelijk opnieuw te laten rijden, conform de bepalingen van het geldige vervoerplan, voor de reizigers en voor de belastingbetalers, zodat de prestaties van de NMBS in overeenstemming zijn met de compensatie die de Staat betaalt.

15.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, uw antwoord was uitgebreider en met meer engagement dan de vorige keren, waarvoor dank. Wij kijken uit naar de resultaten en zullen dat verder opvolgen in deze commissie.

Ik blijf het frappant en eigenlijk ook pijnlijk vinden dat wij komend weekend naar een uitbreiding van het aanbod gaan, terwijl er in sommige regio's eerder nog een beperking is van het vorige dienstaanbod. Daardoor verdwijnt die positieve dynamiek ook volledig. Er zijn plannen gemaakt, er gebeuren investeringen en er worden aanwervingscampagnes gevoerd. Op zo'n moment aankondigen dat er extra treinen zullen worden ingelegd terwijl er op andere plaatsen nog permanent treinen worden geschrapt, doet dat positieve verhaal wel wat in elkaar stuiken natuurlijk. Dat is toch wel een spijtige zaak.

We hopen dat er de komende weken toch een oplossing kan worden gevonden, ook voor deze treinen in de regio Antwerpen.

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

16 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstvisie voor spoorlijnen 25 en 27 (opvolgvraag)" (55040231C)

16 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vision d'avenir pour les lignes ferroviaires 25 et 27 (question de suivi)" (55040231C)

16.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Deze vraag behandelt dezelfde problematiek als die in verband met de Dampoort Express, met name de toenemende spanningen tussen internationale treinen en binnenlands reizigersvervoer. We zullen overigens een hoorzitting met vertegenwoordigers van de NMBS, Infrabel en TreinTramBus organiseren om na te gaan op welke manier prioriteit aan deze of gene trein wordt gegeven.

Ook op de lijnen 25 en 27, tussen Antwerpen en Brussel, dreigt men op capaciteitsgrenzen te botsen. Vanuit Nederland wil men extra treinen tussen Amsterdam en Parijs inleggen, die allemaal via Antwerpen en Brussel moeten passeren en dus de capaciteitsgrenzen van de spoorlijnen tussen Antwerpen en Brussel op de proef stellen.

Welke knelpunten en/of werkzaamheden beperken vandaag de capaciteit van die belangrijke spooras van ons netwerk? De werken aan het station van Mechelen en de knooppunten voor en na dat station kunnen de capaciteit op die spoorverbinding sterk beïnvloeden.

Welke initiatieven op het vlak van infrastructuurwerken en op het vlak van organisatie van het treinverkeer worden er ondernomen om de knelpunten weg te werken?

16.02 Minister Georges Gilkinet: Zoals ik u geantwoord heb in juli, heeft Infrabel een studie uitgevoerd

over de beschikbare capaciteit tussen Antwerpen en Brussel, met het oog op de verwezenlijking van een snelle verbinding vanuit Amsterdam. Ik heb de resultaten ervan nog niet volledig ontvangen, maar ik kan u wel al de volgende elementen van antwoord van Infrabel meegeven. Dat onderzoek, waarin Infrabel de huidige behoeftes op het vlak van de modal shift en het goederen- en reizigersvervoer afzet ten opzichte van het toekomstige netwerk, dus het dankzij de investeringen in het strategische meerjareninvesteringsplan uitgebreide netwerk, toont aan dat er in de toekomst op de lijn Brussel-Antwerpen een aantal aandachtspunten zullen ontstaan.

Op dit ogenblik beïnvloeden de werken in Mechelen de capaciteit van die lijn. Infrabel kan samen met de verschillende gebruikers oplossingen vinden, bijvoorbeeld door de snelheidsverschillen tussen de treinen te verkleinen, door de stopplaatsen van de treinverbindingen te herschikken of door de natuurlijke corridors beter te volgen. Werken aan de infrastructuurgebouwen is ook een te onderzoeken denkspoor. Dat is echter slechts een oplossing op langere termijn. De middelen voor capaciteitsuitbreiding in het pas goedgekeurde meerjareninvesteringsplan zijn beperkt en de technische haalbaarheid van sommige oplossingen is niet evident.

Daarnaast moet er worden nagegaan hoe het treinverkeer efficiënter kan worden georganiseerd. We moeten ons daarbij laten inspireren door de organisatie van het Nederlandse spoorwegnet, waar ook een groot aantal treinen op het net passeert. Ik heb er alle vertrouwen in dat onze Belgische spoorwegondernemingen over de nodige expertise beschikken voor een nog betere organisatie van het spoorverkeer, ook op de spoorlijn tussen Antwerpen en Brussel. U hebt gelijk, mijnheer Van den Bergh, het is een zeer grote uitdaging voor onze spoorwegbedrijven.

16.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister, dat al iets concreter was dan dat in juni. Dat neemt niet weg dat er een aantal knopen opgelost moeten worden, zo vertellen ook specialisten mij. Het gaat dan om infrastructurele oplossingen, bijvoorbeeld de overgang tussen 25 en 25N, als ik me niet vergis. Er zou een ongelijkgrondse overgang gerealiseerd moeten worden om de capaciteit van al die spoorlijnen op punt te krijgen en om druk treinverkeer mogelijk te maken. Ik denk dat men er door met wat treinen te schuiven, het schrappen of eventueel op elkaar afstemmen van haltes niet zal raken.

Het klopt dat infrastructuurwerken niet van vandaag op morgen gerealiseerd of zelfs nog maar gebudgetteerd kunnen zijn, maar het is wel belangrijk dat we snel kunnen beginnen met het plannen ervan. De ervaring leert ons immers dat er heel wat jaren overgaan, voor men de werken effectief kan aanvangen. Het is dus goed om niet te lang te wachten met het plannen van de infrastructuurwerken en ik hoop dat de studie van Infrabel, die bijna afgerond is, daarover duidelijkheid zal brengen.

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

17 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Lineas" (55040232C)

17 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Lineas" (55040232C)

17.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, ik pols graag even naar de huidige situatie bij Lineas. Wat zal de toekomst volgens u brengen?

17.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, als minister bevoegd voor Mobiliteit probeer ik aan de basis te liggen van verschillende maatregelen om alle operatoren actief in het goederenvervoer per spoor in België te ondersteunen. Ik heb het dan over alle actoren en niet alleen over Lineas. Ik ben bezig met de uitwerking en de implementatie van de verschillende acties die als hefboomen werden geïdentificeerd in het goederenplan dat deze regering op mijn initiatief in 2022 heeft aangenomen. Het bevat 26 maatregelen.

In juni 2023 heb ik u een wetsontwerp voorgelegd om de rangeeractiviteiten in Antwerpen-Noord te ondersteunen. Vandaag leg ik in de commissie opnieuw een wetsontwerp voor om de steun voor het

goederenvervoer per spoor te versterken door een verdere verlaging van de kosten van treinpaden. Mijn acties passen binnen mijn ambitie om het goederenvervoer per spoor te stimuleren en binnen mijn opdracht als minister van Mobiliteit.

Met betrekking tot het aandeelhouderschap van Lineas en de relevantie van het investeren van extra overheidsmiddelen nodig ik u uit om uw vragen te stellen aan de minister van Financiën. Hij is verantwoordelijk voor de FPIM, die aandeelhouder van Lineas is.

Ik hoop dat ik u niet moet overtuigen van mijn wens om meer goederen over het spoor te vervoeren. Deze doelstelling is een rode draad in het beleid dat ik de afgelopen drie jaar heb gevoerd. Lineas is duidelijk een belangrijke speler in België voor het goederenvervoer per spoor. Het bedrijf weet dat het op steun kan rekenen, maar dit uiteraard binnen de algemeen geldende regels en de Europese wetgeving. Om goederen te vervoeren heb ik goederenvervoermaatschappijen zoals Lineas nodig. Ik hoop voor Lineas in de toekomst op het beste. Als ik het goederenvervoer per spoor wil promoten, dan gaat het ook om indirecte maar essentiële steun voor Lineas.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de Antwerpse ring" (55040233C)

18 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur le ring d'Anvers" (55040233C)

18.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, de komende jaren zullen de werken aan de Antwerpse ring een grote impact hebben op de mobiliteit in en rond Antwerpen. De impact van het Oosterweelproject zal nog groter zijn dan de zogenaamde 'werf van de eeuw', zoals de onderhoudswerken van de Antwerpse ring twintig jaar geleden werden bestempeld.

Die werken gingen toen gepaard met een uitgebreid pakket aan flankerende maatregelen. Misschien herinneren sommigen zich nog de noodbruggen op de Antwerpse Singel. Maar ook op het spoor werden maatregelen genomen om de impact van de werken op de mobiliteit in en rond Antwerpen te beperken. Een restant daarvan is bijvoorbeeld het station of de halte Wolfstee, waar automobilisten vanop de E313 gemakkelijk kunnen overstappen op de trein.

Nu de grootste impact van de Oosterweelwerken stilaan dichterbij komt, is de vraag of de NMBS bepaalde maatregelen zal nemen of extra inspanningen zal doen om de mobiliteit in de Antwerpse regio te verzekeren. Voorlopig zien we alleen maar minder en afgeschafte treinen.

Hebt u al vragen ontvangen van Lantis, de Vlaamse overheid, de vervoerregio of de stad Antwerpen om bepaalde diensten uit te werken, te onderzoeken op hun haalbaarheid en te realiseren? Zij zouden de impact van de Oosterweelwerken op de mobiliteit in en rond Antwerpen de komende jaren kunnen verzachten.

De werken en hun impact op de mobiliteit kunnen de rol van de trein versterken als aantrekkelijk alternatief voor veel potentiële reizigers. Het nadeel zou zo een voordeel kunnen worden. Hoe wil de NMBS daarop inspelen met nieuwe initiatieven en een aantrekkelijker aanbod?

Op welke lijnen zal in extra treinen voorzien worden, op werk- en weekenddagen? Zal het ringspoor terug ingeschakeld worden voor reizigersvervoer? Overweegt men reizigerstreinen in te zetten op het goederenspoornet in de Antwerpse haven, zowel op linkeroever als rechteroever?

Welke andere denksporen zijn er? Zojuist kwam al even het station op linkeroever aan bod.

18.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, u stelde verschillende vragen over de werken aan de ring van Antwerpen en het regionale treinvervoer. U weet dat de federale regering de voorbije drie jaar een andere koers is gaan varen op het vlak van mobiliteit, met een modal shift naar openbaar vervoer, met het spoor als ruggengraat. De doelstelling is helder:

meer treinen, meer reizigers en minder files, onder andere in Antwerpen, waar het fileprobleem, zoals rond Brussel of richting Luxemburg, duidelijk is.

Het nieuwe vervoersplan, dat op 10 december in werking treedt, voegt de daad bij het woord. De nadruk ligt op de ontwikkeling van het aanbod rond grote steden als Antwerpen, met een betere frequentie voor de voorstedelijke treinen, en op betere verbindingen tussen grote steden in het weekend. Dat geldt dus in het bijzonder voor Antwerpen, naast onder andere Brussel en Luik. Op vrijdag- en zaterdagavond zullen er bijna 50 extra S-treinen rijden, waarvan 30 tot na 01.00 uur 's nachts, vanuit Antwerpen en Brussel naar verschillende steden.

De bediening van het ringspoor of het inleggen van reizigerstreinen in de haven van Antwerpen ligt momenteel niet op tafel. Ik verwijs hier nogmaals naar het plan met betrekking tot goederenvervoer, dat het verkeer, en preciezer het aantal vrachtwagens op onze wegen, moet doen verminderen. De horizon is een verdubbeling van het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030. Alle nodige stappen daartoe worden gezet. De haven van Antwerpen is daarin een cruciale partner. Deze modal shift zal bijzonder voordelig zijn voor de Antwerpse mobiliteit, door de vermindering van het verkeer op de wegen.

De Oosterweelwerken zijn dus een opportuniteit voor het treinvervoer, zowel van personen als van goederen. En de NMBS en Infrabel springen op die kar. De NMBS neemt inderdaad deel aan de verschillende overlegfora voor de regio Antwerpen. Ze is adviserend lid van de vervoersregioraad van de vervoersregio Antwerpen, neemt deel aan de taskforce Toekomstverbond en heel recent is ze door Lantis uitgenodigd om deel te nemen aan de heropgestarte projectgroep Impactmanagement, waarbij de klemtoon op minderhindermaatregelen zal liggen. Ook in het verleden heeft de NMBS overleg gehad met Lantis, en zijn voorganger Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, over minderhindermaatregelen.

Het NMBS-aanbod in en rond Antwerpen is de laatste tien jaar dan ook gevoelig verhoogd. Wij gaan verder in deze richting.

Infrabel is ook in overleg met Lantis in verband met openbare infrastructuurwerken, waar de werken plaatsvinden nabij de spoorkruisingen. Hiervoor is er technisch overleg tussen de beide partijen en zijn er samenwerkingsovereenkomsten opgemaakt.

Tot slot, wij hebben het hier in de commissie al vaak gehad over het betalend maken van de NMBS-parking. Nuance is aan de orde. Dergelijke beslissingen worden namelijk genomen rekening houdend met de lokale realiteit. In stedelijke gebieden kan het aanbieden van gratis parkeren nadelig zijn voor de mobiliteit en het milieu, omdat dit een aanzuigefect heeft op voertuigen, waardoor files worden veroorzaakt, met een negatieve impact op de luchtkwaliteit. In landelijke gebieden is de realiteit uiteraard verschillend. Daar heeft de auto een andere plaats en dient bijvoorbeeld om zich naar het station te begeven.

18.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik zal niet te veel repliceren. Ik ben wel verrast door het laatste stukje van uw antwoord, dat ingaat op het betalend maken van parkings. Dat is in dezen inderdaad ook een factor. De parking aan het station Noorderkempem bijvoorbeeld, ligt vlak bij een autostrade. Men zou de automobilisten perfect kunnen motiveren via de autostrade te komen, te parkeren en daar de trein te nemen.

Natuurlijk mogen wij de drempels dan niet te hoog maken. Door het betalend maken van de parking daar is dat precies wel gebeurd. Het is eigenlijk jammer dat de grote carpoolparkings die rond Antwerpen zijn uitgebouwd nog niet ver genoeg komen. Misschien zou een volgende stap kunnen zijn dat een gelijkaardige carpoolparking als die welke vandaag bijvoorbeeld op 2 kilometer van het centrum van Antwerpen ligt, ook op 20 kilometer van Antwerpen gebouwd wordt, waar men dan op een vlotte en toegankelijke manier kan overstappen op de trein.

Ik meen dat dit in het overleg met Lantis, dat blijkbaar opnieuw opgestart is, meegenomen kan worden om de hinder van de grootschalige werken wat onder controle te houden.

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

19 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (55040235C)

19 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport de la SNCB" (55040235C)

19.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, dit is misschien wel de meest fundamentele vraag van allemaal. Daarstraks is het vervoersplan al even aan bod gekomen bij mijn vraag over de S32, in het licht van het nieuw vervoersplan dat komend weekend van kracht zal worden. Tijdens de bespreking van uw beleidsnota hebben we er ook al vrij uitgebreid over gesproken.

Ook in de plenaire vergadering komt het nieuwe vervoersplan geregeld aan bod. Tegenwoordig is er namelijk nog altijd een behoorlijke druk – mevrouw Dutordoir gebruikt daarvoor het woord stretch – op het spoorwegbedrijf, waardoor de prestaties van de NMBS vandaag niet heel schitterend zijn, om het zo uit te drukken, met veel vertragingen en afschaffingen tot gevolg en momenteel nog een staking erbovenop. Verschillende treinen werden ook permanent geschrapt. Al die elementen samen betekenen een structurele afschaling van de dienstverlening. Dat gaat gepaard met een uitbreiding van het aanbod vanaf komend weekend.

Ik houd voor die uitbreiding eerlijk gezegd mijn hart vast. Ten eerste vind ik het qua perceptie al heel moeilijk. Op een moment dat het zo slecht gaat, dat er zoveel druk op het spoorwegbedrijf is en dat in de dienstverlening nog structureel wordt geschrapt, wordt het aanbod uitgebreid. Aan een vaste gebruiker van de S32 krijg ik niet uitgelegd dat er nieuwe treinen bij komen terwijl die oude treinverbinding nog niet geheractiveerd is. Ten tweede vraag ik mij af of de druk door die uitbreiding van het treinaanbod niet nog wordt vergroot. Mogelijk stellen we in januari vast, als nog meer treinen geschrapt worden of als er nog meer vertragingen zijn, dat we een foute beslissing hebben genomen omdat de stretch, de druk op dat overheidsbedrijf alleen maar groter wordt met het uitgebreide vervoersplan dat komend weekend van start zal gaan.

In de ingediende tekst van mijn vraag heb ik daarover een hele reeks vragen gesteld. Mevrouw de voorzitter, ik weet niet of ik die allemaal moet opsommen, anders verwijs ik graag naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Met enkele van die vragen wil ik ook cijfergegevens opvragen, want ik wil die druk, die stretch, beter in kaart kunnen brengen. Bijvoorbeeld, hoe zit het met de absentiegraad? Hoe zit het met de invulling van het personeelskader? Welk percentage van het materiaal is vandaag beschikbaar? Hoeveel extra kilometers zullen vanaf volgende week geleverd moeten worden? Wat zal daarvan de impact zijn op de reizigers? Mevrouw de voorzitter, in het kort zijn dat de vragen die ik graag aan de minister voorleg.

19.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Van den Bergh, ik zal mijn best doen om op uw tien vragen te antwoorden, maar als u om veel cijfers vraagt, kunt u dat ook doen via een schriftelijke vraag. Dit is echter een goede oefening voor een Franstalige minister om zoveel cijfers te moeten uitspreken. Ik zal mijn best doen.

Met betrekking tot het personeelskader, kan ik het volgende meedelen. Het globale absentieïsmepercentage bedroeg eind oktober 8,21 %, waarvan 7,25 % te wijten was aan verzuim vanwege ziekte of een privéongeval en 0,96 % aan verzuim vanwege een arbeids- of werkongeval. De doelstelling voor dit jaar was 1.600 aanwervingen, waarvan 1.300 voor de job met een rechtstreekse impact op de uitvoering van het vervoersplan, de service aan en de veiligheid van de reizigers. Intussen zijn er al meer dan 1.500 nieuwe medewerkers gestart. De NMBS verwacht dat inclusief de eerste ontbiedingssessies van januari de 1.600 aanwervingen zullen worden gehaald.

Dit jaar zijn er al 300 nieuwe medewerkers voor de werkplaatsen gestart en 50 zullen op korte termijn starten. Dat geeft een totaal van 350 ingevulde behoeftes. Momenteel moeten er nog 91 mensen worden gevonden. Daarbij komen nog de extra aanwervingsbehoeftes die in de loop van 2024 zullen worden gelanceerd. Net zoals voor andere doelgroepen binnen de NMBS worden voor de jobs in de werkplaatsen zeer veel acties ondernomen: rekruteringscampagnes met extra aandacht voor de knelpuntregio's, organisatie van diverse jobevents, samenwerking met de VDAB, bestickering van

treinen en de bestelwagens van de werkplaatsen, verbetering van het lokale werkgeversmerk en de zichtbaarheid van de werkplaatsen, het aanbieden van stages en duale trajecten en motiveren van interne medewerkers om kandidaten aan te brengen via een *referral program*.

Met betrekking tot de onbeschikbaarheid van het materiaal, staat het immobilisatiepercentage voor het rollend materieel dat geïmmobiliseerd is en dus niet beschikbaar is voor exploitatie door onderhoud op lange termijn, revisie of upgrade, reparatie van schade door ongevallen en ernstige storingen, uitvoering van afzonderlijke projecten, bijvoorbeeld installatie van het ETCS, door onderhoud op korte termijn en reparatie van kleine storingen en schade door ongevallen. Het immobilisatiepercentage bedraagt *year to date* in november 2023 14 % voor het rollend materieel. Dat is een verbetering van 1 % ten opzichte van 2022.

Om kwalitatief rollend materieel te garanderen, is een specifiek actieplan opgesteld met acties op diverse domeinen, met name het technische, organisatorische en transversale domein. Er zijn de volgende concrete acties gepland. Op het technisch vlak gaat het over acties inzake het actieplan-ETCS, het specifieke actieplan per vloot, de verdere ontwikkeling, *reliability engineering*, de vernieuwing van het rollend materieel, de instroom van de M7 en het uit dienst nemen van oud, minder betrouwbaar materieel. Op organisatorisch vlak gaat het over acties inzake troubleshooting en curatieve opleidingen en de kwalitatieve check van interventies. Op transversaal vlak gaat het over acties inzake een verbeterde informatiedoorstroming inzake defecten en averijen voor meer gerichte herstellingen en acties ter vermindering van manipulatiefouten. Al die acties met een focus op het verhogen van de betrouwbaarheid zullen tevens bijdragen tot een verbetering van de beschikbaarheid. Ook zal de verdere implementatie van het project Timetable Integrated Maintenance of TIM bijdragen tot een vermindering van de algemene onbeschikbaarheid van het rollend materieel.

Tot slot, met betrekking tot extra kilometers kan ik het volgende zeggen. Het is moeilijk om dat uit te drukken in termen van dagelijkse productie, omdat de productie niet op dezelfde manier evolueert op alle dagen en kan variëren tijdens school- en vakantieperiodes. Het nauwkeurigste concept is daarom de jaarlijkse productie die als volgt kan worden beschreven op basis van de geplande gegevens van vandaag. De jaarlijkse productie in 2023 bedraagt 83,3 miljoen treinkilometer. De jaarlijkse productie in 2024 bedraagt 84,9 miljoen treinkilometer, met andere woorden een stijging van 1,9 % ten opzichte van 2023. De jaarlijkse productie in 2025 bedraagt 87,5 miljoen treinkilometer met andere woorden een stijging van 3 % ten opzichte van 2024. De jaarlijkse productie in 2026 is 89,5 miljoen treinkilometer. Dat is plus 2,3 % ten opzichte van 2025. Het overgrote deel van de productie-uitbreiding zal plaatsvinden in het weekend, op vrijdag- en zaterdagavond, op voorstedelijke diensten of in gebieden met weinig congestie tijdens de week. De bedoeling van dit extra treinaanbod is juist om de dienstverlening te verbeteren en de tevredenheid te vergroten.

19.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord met veel cijfers, mooi in het Nederlands. Proficiat daarvoor.

Ik blijf echter een klein beetje op mijn honger als het gaat over de kloof tussen de personeelsformatie en de invulling van de personeelskaders met de nieuwe aanwervingen. De nieuwe aanwervingen zijn één zaak, maar natuurlijk is er ook een uitstroom. We moeten het een afwegen tegenover het ander. Daar stellen zich, zeker regionaal, nog wat problemen. Ik begrijp bijvoorbeeld dat men in het district waar Antwerpen toe behoort quasi op nul staat tegenover twee jaar geleden, qua extra instroom, als men de instroom tegenover de uitstroom afweegt. Dat is natuurlijk betreurenswaardig. Dat maakt ook dat de S32 nog altijd niet opnieuw in dienst is. Als u mij tevreden wilt maken met het vernieuwde treinaanbod, zal de S32 toch eerst moeten terugkomen.

Ik ben wat verrast door het cijfer van 14 % over de beschikbaarheid van het materieel. Dat is inderdaad een verbetering tegenover een jaar eerder. Dat verrast mij omdat ik signalen krijg dat het momenteel erg moeilijk gaat, dat men ook in de werkplaatsen achterstand oploopt om treinen in orde te krijgen, rijklaar te krijgen. Mogelijk zijn dat dan punctuele gevallen, eerder dan structurele gevallen. Laten we hopen dat de onbeschikbaarheid van het materieel op een voldoende laag niveau blijft. Het is wat in tegenspraak met wat ik had opgevangen.

We kijken uit naar de verdere evolutie. Ik blijf er weinig vertrouwen in hebben dat dat in januari toch goede resultaten zal leiden. Ik zal mee duimen dat dat wel het geval mag zijn.

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

20 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De regulering van de luchtvaartsector" (55040242C)

20 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La régulation du secteur de l'aviation" (55040242C)

20.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik had deze vragen ook opgenomen in de bespreking van de beleidsnota, maar die zijn toen niet echt beantwoord.

Ik wil het probleem aankaarten van de deregulering en de *ryanairisering* van de luchtvaartsector, die een enorme impact hebben op de arbeidsomstandigheden. Er ontstaat een *race to the bottom*, op het vlak van de arbeidsomstandigheden, maar ook van de veiligheid. Daar wil ik graag even op ingaan.

Er is een stakingsaanzegging geweest bij skeyes, die ondertussen is gestopt, maar er is nog steeds een probleem in dat bedrijf. Er is ook een stakingsaanzegging geweest bij Brussels Airlines bij de piloten en het cabinepersoneel. Eigenlijk gaat het om dezelfde problemen: de rusttijden en het oververmoeid moeten werken, met alle veiligheidsrisico's van dien. Zo zijn er personeelsleden die 12 uur na elkaar presteren en kort daarna met onvoldoende rust opnieuw moeten presteren.

In de luchtvaartsector bestaat het agentschap EASA, dat afspraken vastlegt die de bedrijven moeten nakomen. Ik hoor vanop het terrein dat er daarop zeer weinig controle is. Mensen beschouwen dat een beetje als een spook, waarbij ze zich afvragen waar de controle gebeurt.

Hoe zit het bovendien met de rol van het DGLV? We hadden gevraagd dat zij naar hier zouden komen om toelichting te krijgen over hun rol.

Mijn vragen zijn de volgende:

Hoe zit het bij het DGLV? U had gezegd dat er meer personeel was bij het DGLV. Is er nu voldoende personeel om toe te zien op de veiligheid waarvoor het directoraat-generaal verantwoordelijk is? Functioneert het DGLV vandaag naar behoren? Het DGLV moet toezien op de veiligheid van de vliegtuigen. Speelt het DGLV ten aanzien van het personeel ook die rol en ziet die dienst erop toe dat er geen personeel oververmoeid op het vliegtuig wordt gezet?

Zembla heeft daaraan trouwens een uitzending gewijd. Daarin was te zien dat piloten in slaap vielen op het vliegtuig. Dat zijn vooral mijn bekommernissen. Kunt u er als minister voor zorgen dat de veiligheid van het personeel is verzekerd, zodat de reizigers veilig het vliegtuig kunnen nemen?

20.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Vindevoghel, op mijn initiatief en met het akkoord van de regering heeft de FOD Mobiliteit een wervingsprocedure opgestart om het DGLV te versterken, wat nodig is.

Momenteel staan 25 functies open bij het DGLV. Sinds deze week is er wel een nieuwe aanwervingsmanier opgestart volgens het koninklijk besluit Fast Lane van mijn goede collega, mevrouw De Sutter, dat tot doel heeft tien luchtvaartdeskundigen op een snelle en flexibele manier aan te werven bij het DGLV.

Aangezien Brussels Airlines een privébedrijf is, is het niet aan mij om mijn mening te geven over de stakingsaanzegging.

Het DGLV laat mij niettemin weten dat het geen weet heeft van klachten vanwege het personeel van Brussels Airlines. Vermoeidheid bij de piloten is echter een fenomeen waarvoor we aandacht moeten hebben.

Dat is de reden waarom ik de Belgische vertegenwoordiger vandaag heb gesteund tijdens de Europese Transportraad bij het variapunt van mijn goede collega uit Nederland over de vermoeidheid van

Europese piloten en de gevolgen van lowcostluchtvaartmaatschappijen voor de sector.

Hoge sociale en milieustandaarden in de transportsector, inclusief de luchtvaart, zijn een prioriteit voor het Belgische voorzitterschap, dat ik in mijn hoedanigheid van voorzitter van de Mobiliteitsraad op tafel zal blijven leggen. We organiseren over dat onderwerp met het DGLV een *high-level event* gedurende het Belgische voorzitterschap. Het is immers belangrijk dat op Europees niveau te behandelen.

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik ben blij dat het DGLV extra personeel krijgt. Dat is een zeer goede zaak. Het stemt me tevreden dat u daar een punt van maakt op een ogenblik dat België het Europese voorzitterschap zal opnemen. We mogen inderdaad niet onderschatten dat de veiligheid ook personeelsgerelateerd is en we moeten daar voldoende aandacht voor hebben. Ik zou niet willen dat morgen een vliegtuig crasht door oververmoeid personeel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lettre d'intention belgo-luxembourgeoise pour le rail" (55040243C)

21 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Belgisch-Luxemburgse intentieverklaring voor het spoor" (55040243C)

21.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je vais faire une petite concurrence à mon collègue Arens. Faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité durable entre les deux pays, c'est l'horizon que vous vous êtes donné pour la Belgique, monsieur le ministre, y compris pour les navetteurs frontaliers. Dans cette optique, vous avez récemment signé une lettre d'intention avec votre homologue luxembourgeois, pour sceller la collaboration ferroviaire entre nos deux pays.

Pour rendre l'offre ferroviaire plus attractive, les deux pays veilleront à réduire le temps de trajet entre Luxembourg et Bruxelles, l'axe principal donc, aussi appelé l'axe 3. C'est un engagement également bénéfique aux navetteurs à destination de Namur et Bruxelles, conséquence que j'apprécie personnellement.

Je suis avec attention les projets concrets qui faciliteront le quotidien des navetteurs. Je retiens notamment le futur nouvel arrêt à Hollerich, connecté au tram, qui offrira un accès direct au centre d'affaires et centre-ville sans devoir passer par la gare centrale. Il y a également l'introduction, dès décembre 2026, d'une offre rapide de trois allers-retours (matin, midi et soir) vers Luxembourg. Enfin, dès 2024, est prévu un prolongement jusqu'à Libramont de la liaison actuellement opérée par les chemins de fer luxembourgeois (CFL) entre Luxembourg et Arlon (une fois par heure).

Ces avancées sont le fruit de l'étude sur le potentiel menée conjointement par les CFL et la SNCB que vous aviez commandée.

Quel a été le taux de participation à cette enquête? Cet exercice de consultation de la population est-il voué à se répéter?

Les réalisations concrètes envisagées par cette lettre d'intention concernent surtout l'axe 3, plus précisément entre Libramont et Luxembourg. Or – c'est indiqué en préambule de la lettre d'intention –, il existe deux autres entrées vers le Grand-Duché de Luxembourg: Gouvy - Troisvierges et la ligne Athus-Meuse, qui passe par Virton. Pour ces deux dernières, va-t-on aller plus loin que de nouvelles études de potentiel? Qu'a révélé à cet égard l'enquête déjà réalisée auprès de la population?

Enfin, monsieur le ministre, comment avez-vous planifié et organisé la collaboration afin de rendre effectifs les objectifs annoncés?

21.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, comme vous l'avez rappelé, j'ai en effet eu le plaisir de prendre des engagements avec mon ancien homologue François Bausch, qui reflètent notre ambition commune de faciliter la mobilité transfrontalière via le train et d'aller encore plus loin dans le *shift* de la voiture vers le rail. J'y insiste: ce n'est pas seulement le résultat de la rencontre de deux ministres dans un train entre Arlon et Luxembourg, mais le fruit d'un travail étalé sur de longs mois avec

nos compagnies ferroviaires – SNCB et CFL –, avec nos administrations – dont le SPF Mobilité pour notre part –, mais aussi avec notre administratrice qui représente la Belgique au sein des CFL.

Ces engagements ont été formalisés, comme vous l'avez rappelé, dans une lettre d'intention. Un groupe de suivi a été constitué dans les ministères et administrations pour surveiller la mise en œuvre de ces engagements au-delà des législatures luxembourgeoise et belge. L'objectif n'est pas de se limiter dans le temps au regard de projets qui s'inscrivent dans une perspective pluriannuelle. Ce groupe de travail continuera donc de se réunir au-delà de nos mandats respectifs. Il est indiqué dans la lettre d'intention qu'il doit se réunir au moins deux fois par an. C'est une manière habituelle de travailler, comme ont pu le faire mes prédécesseurs, tout comme j'ai pu aussi le faire avec d'autres pays – notamment les Pays-Bas et la France. En début de mandat, j'ai ainsi assuré le suivi des engagements qui avaient été pris avant moi, comme cela doit pouvoir se faire.

Dans ce cas-ci, pour répondre à une question que vous n'avez pas posée, il n'y a pas de transfert de budget. Chaque pays assure ses engagements via le financement de ses entreprises ferroviaires. Pour la Belgique, cela se fait au travers du contrat de service public, du contrat de performance et des plans pluriannuels d'investissement. Il n'était donc pas nécessaire de conclure un accord de coopération bilatéral, mais par contre, il y a des engagements concrets dont certains que vous avez relevés dans cette lettre d'information.

Au-delà de ceux que vous avez relevés et que je peux confirmer, je voudrais en pointer trois. Le premier est la volonté de prolongement d'un deuxième train Arlon-Luxembourg, afin d'offrir une desserte de deux trains par heure sans rupture de charge à moyen terme. L'idée est d'aller jusqu'à Libramont avec un train à haut niveau de service, deux fois par heure, avec des parkings sur toutes les gares en amont de Libramont. Cet axe n'est pas le seul – puisque, vous l'avez rappelé, il y en a trois – mais il est central et à haut potentiel. Je le répète, cela ne veut pas dire qu'on oublie Gouvy ou Athus.

À plus long terme, l'objectif est de développer une offre ferroviaire de type suburbain, desserte omnibus à haute fréquence qui permettra un accès rapide et efficace à la métropole luxembourgeoise depuis la zone frontalière à partir des trois lignes reliant la Belgique à Luxembourg; puisqu'il y a, pour partie, les mêmes caractéristiques pour Luxembourg que pour Bruxelles: beaucoup d'embouteillages dus aux nombreux navetteurs qui se rendent chaque matin à Luxembourg, et autant que ce soit en train.

Je voudrais aussi pointer un autre élément qui est l'engagement confirmé de la part de la SNCB de mettre gratuitement ses parkings à proximité des gares à la disposition des détenteurs d'abonnements de train domicile-travail, Belgique-Luxembourg. Cette mesure sera maintenue dans l'ensemble des gares sur les trois lignes concernées: Arlon, Aubange, Bertrix, Florenville, Forrières, Gouvy, Grupont, Habay, Halanzy, Jemelle, Libramont, Marbehan, Messancy, Neufchâteau, Poix-Saint-Hubert, Stockem, Trois-Ponts, Vielsalm, Virton, Viville et la zone de Marche avec les gares de Marloie, Marche-en-Famenne et Aye. Si M. Arens avait été là, j'aurais prononcé le nom de ces gares en luxembourgeois bien évidemment!

Des élections se sont déroulées au Grand-Duché de Luxembourg et je suis très heureux de constater que l'accord du nouveau gouvernement luxembourgeois confirme les ambitions au niveau ferroviaire. J'ai eu l'occasion de rencontrer pour la première fois ma collègue, la nouvelle ministre luxembourgeoise de la Mobilité, ce lundi en marge du Conseil européen des ministres de la Mobilité. Nous avons eu un entretien bilatéral. Nous avons pris rendez-vous pour un second entretien. Elle m'a en tout cas confirmé son intention d'honorer cette lettre d'intention et de poursuivre sur la même ligne, ce qui est important.

Pour les relations ferroviaires de service public transfrontalières, ce qu'on appelle PSO, la règle d'application est la suivante: chaque pays prend en charge les coûts d'exploitation concernant les kilomètres parcourus sur son territoire et bénéficie des recettes liées au trafic passagers. Ensuite, les opérateurs se mettent d'accord sur qui preste quel service et les services sont, le cas échéant, refacturés, ce qui permettra à des trains SNCB-CFL d'opérer sur la même ligne.

Le nouvel appel à projets CEF, Connecting Europe Facility, a lieu en janvier. Le dossier est en préparation. Des contacts sont en cours avec les Luxembourgeois et nous n'avons aucun signal inquiétant à ce niveau, au contraire, sauf peut-être le risque que ce budget européen soit diminué, ce à quoi je m'oppose avec d'autres collègues européens.

Par ailleurs, sachez que la Commission européenne a publié le 29 novembre l'*implementing act* qui confirme l'intention de terminer la modernisation et de rendre encore plus attractif cet axe ferroviaire international le plus rapidement possible. Je parle bien de l'axe 3. Cet élément est un atout important pour être sélectionné dans le prochain *call* CEF, dont les résultats devraient être connus en juin.

Vous m'avez également posé des questions sur l'enquête qui a été réalisée. Je pense que c'est une très bonne manière de travailler. Cette enquête est d'ailleurs à l'ordre du jour du prochain conseil d'administration de la SNCB.

Vous m'avez aussi interrogé sur les deux autres lignes, à part l'axe 3. Elles requièrent évidemment toute notre attention. Je rappelle qu'on a doublé la fréquence des trains entre Liège et Gouvy depuis Luxembourg, au début de cette législature.

Reste cette demande, à laquelle je sais que vous êtes attentif, d'une liaison directe entre Virton et Luxembourg. Pour le moment, il y a toujours rupture de charge en gare d'Athus. Je ne veux pas faire de promesses inconsidérées, mais j'espère qu'un jour nous pourrons recréer un service direct entre Virton et Luxembourg. Pour cela aussi, il faut attirer la demande, ce qui se fera par l'augmentation de la qualité du service. C'est un peu l'œuf et la poule. Mais je pense qu'il y a des perspectives tout à fait intéressantes. Je répète qu'elles sont aussi confirmées par le nouveau gouvernement du Luxembourg.

21.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Merci monsieur le ministre. Tout d'abord, croyez-bien que je suis conscient de l'ampleur du travail préparatoire de cette lettre d'intention, dont témoigne la précision de votre réponse.

L'ambition est claire: doubler la part des navetteurs quotidiens empruntant le train entre les deux pays d'ici à 2040. Actuellement, si l'on s'en tient aux chiffres, seuls 7 % des 51 000 travailleurs frontaliers belges – soit environ 3 500 – utilisent ce moyen de transport, avec les conséquences que l'on connaît en termes d'embouteillages et d'émissions, lesquels sont presque aussi importants qu'à l'approche de Bruxelles.

Cette lettre d'intention est une réelle avancée pour les navetteurs du Sud du pays, mais aussi pour la très importante liaison européenne entre Bruxelles et Luxembourg. L'avantage de cette lettre d'intention est qu'elle peut sortir ses effets pour les gouvernements qui suivront, notamment au Grand-Duché de Luxembourg où la majorité a changé depuis les élections qui ont eu lieu après la signature de cette lettre d'intention. La colonne vertébrale de la mobilité belge que vous chérissez commence à traverser les frontières pour devenir européenne.

Pour les travailleurs transfrontaliers du sud de la province toutefois, que je représente aussi, sachez que nous ne manquerons pas de vous rappeler – ou à votre successeur – l'importance d'un accès direct sans rupture de charge entre la Gaume, Virton et le Grand-Duché de Luxembourg. Monsieur le ministre, je précise que j'espère que vous serez votre propre successeur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'usage abusif de la directive (UE) 2015/413" (55040244C)

22 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het misbruik van richtlijn (EU) 2015/413" (55040244C)

22.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la directive UE 2015/413, également appelé *Crossborder enforcement*, permet, dans la mobilité et la sécurité routière intra-européennes, notamment aux pays membres d'échanger les données des propriétaires de plaques d'immatriculation afin de lutter contre les excès de vitesse commis en dehors du pays d'origine.

Il s'agit donc d'une atteinte à la protection de nos données personnelles, mais strictement limitée à la poursuite d'une juste cause: la lutte contre la vitesse excessive, à l'origine de trop nombreux accidents souvent mortels.

Il me revient que l'objectif louable de cette directive serait détourné et qu'elle serait invoquée notamment pour solliciter les données personnelles de voyageurs belges en vue du recouvrement des droits d'accès à la zone réglementée de Londres. Si mes informations sont bonnes, elles le seraient non pas par l'autorité publique mais par une société privée qui passerait par un intermédiaire public ou privé italien.

Monsieur le ministre, le détournement de l'objectif de la directive est donc bien réel et il me revient que vous auriez déjà réagi à ce phénomène.

Me confirmez-vous ce phénomène? Quelles suites avez-vous données à ce dossier? Connaissez-vous d'autres exemples d'abus de la directive 2015/413? Le cas échéant, quelle initiative avez-vous prise ou allez-vous prendre en réaction à cet usage inapproprié de l'accès à la DIV depuis l'étranger?

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, vous vous rappellerez que nous avons eu une première discussion sur le sujet lorsqu'un bureau belge avait, de façon inadéquate, consulté la DIV au profit d'une entreprise anglaise. Nous avons effectivement à nouveau été confrontés à ce type de consultation abusive réalisée au profit d'une entreprise privée et nous avons pris les mesures adéquates pour y réagir.

L'entreprise anglaise Euro Parking Collection plc a en effet reçu, via le point de contact national italien, les données des titulaires de plaques d'immatriculation belges afin de leur adresser un courrier visant à solliciter le recouvrement d'une amende relative à la zone de basses émissions de Londres. C'est un double problème. Tout d'abord, le Royaume-Uni ne fait plus partie de l'Europe et ne peut plus utiliser la directive *Crossborder* pour solliciter les différents États et, jusqu'à présent, on ne peut pas avoir accès à ces données pour des infractions environnementales. Cela pourrait changer dans le cadre de la révision de la directive.

Au surplus, il est un peu étonnant qu'un point de contact italien consulte la DIV pour fournir des données à une société anglaise. Raison pour laquelle j'ai réagi adéquatement. Nous avons sollicité l'autorité italienne de protection des données, qui est en train d'examiner ce dossier et de mener les investigations nécessaires afin d'identifier les auteurs des consultations illégales accomplies via le point de contact italien, ainsi que d'identifier les différents contrevenants impliqués.

Dès lors que les échanges de données entre États sont basés sur le traité EUCARIS de 2000, relatif au système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire, qui a été ratifié par le ministre des Affaires étrangères, des échanges diplomatiques sont actuellement menés à ma demande par les Affaires étrangères, qui ont eu des contacts avec leurs homologues dans les États impliqués.

Je viens également d'adresser un courrier à la Commission européenne afin de solliciter son intervention auprès des autorités italiennes. Ce courrier souligne l'importance que l'Italie entreprenne des actions concrètes à très court terme en vue d'éviter toute consultation illégale de données personnelles, notamment dans la base de données de la DIV.

J'attends les résultats de l'enquête de l'autorité italienne de protection des données, ainsi que ceux des discussions diplomatiques menées par le SPF Affaires étrangères et des initiatives prises par la Commission européenne, afin de pouvoir prendre davantage de mesures dans ce dossier. Néanmoins, nous ne restons pas les bras croisés. Dans l'attente, mon administration vient de publier sur le site du SPF Mobilité une communication précisant que le citoyen ne doit pas verser à la société Euro Parking Collection plc la somme réclamée par courrier à la suite de la consultation illégale de ses données personnelles.

Nous allons faire évoluer cette base de données afin que chaque personne qui la consulte soit correctement identifiée et indique le motif pour lequel la base de données est consultée, nous permettant ainsi de nous assurer que le motif est conforme. J'insiste sur le fait que la directive *Crossborder* est un vrai progrès pour améliorer la sécurité routière et l'échange d'informations intra-européen. Toutefois, la protection de la vie privée est tout aussi importante et on ne peut pas, comme ça, interroger la base de données de la DIV à des fins qui ne sont pas adéquates. C'est la raison pour

laquelle j'ai pris des mesures très précises.

22.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse, d'une part, et pour votre action, d'autre part, tant il est vrai que nous sommes ici confrontés à deux valeurs très importantes qui s'opposent, à savoir l'importance de la sécurité routière pour notre vie et notre santé et la protection de nos données personnelles. Il faut dès lors être prudent lorsque l'on joue avec les données personnelles, d'autant plus lorsque ces données risquent d'être utilisées par une entreprise privée et *a fortiori* encore – vous l'avez précisé dans votre réponse – quand tout cela se joue à présent hors de l'Union européenne. À cet égard, je pense que la consultation de l'autorité de protection des données italienne fait partie des bonnes actions qui sont à mettre à votre crédit.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le milliard d'Infrabel" (55040245C)

23 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het miljard van Infrabel" (55040245C)

23.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'aurais également pu intituler cette question "la contagion des ambitions du ministre", puisque votre ambition pour le rail est contagieuse et qu'elle a contaminé l'entreprise Infrabel. Nous pouvons nous en réjouir. Infrabel a récemment obtenu un prêt d'un milliard d'euros de l'Agence Fédérale de la Dette – emprunt approuvé par son conseil d'administration. Cette somme s'ajoute aux 16,4 milliards d'euros déjà investis par l'État dans le cadre du contrat de performance 2023-2032.

Le prêt contribuera à des investissements supplémentaires visant à finaliser le RER wallon, améliorer la liaison ferroviaire entre Bruxelles et les grandes villes, accélérer la connexion ferroviaire entre Bruxelles et le Luxembourg ainsi qu'à réaliser des travaux en vue d'améliorer les liaisons entre les ports d'Anvers et de Gand. Le fret n'est pas en reste. Des voies d'évitement de 750 mètres pour les trains de marchandises plus longs seront également financées. Ce prêt sera divisé en deux tranches, avec une première tranche de 800 millions activée à partir de 2025, de quoi offrir des perspectives claires au rail et donner à Infrabel les outils nécessaires pour relever le défi du transfert modal.

Monsieur le ministre, pouvez-vous détailler le calendrier d'exécution de cet emprunt, ainsi que les travaux qui seraient déjà prévus dans la liste des investissements que j'ai cités? Quelles sont les modalités de remboursement auxquelles Infrabel devra se tenir?

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

23.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, je suis très heureux d'avoir pu convaincre le gouvernement et Infrabel de l'opportunité de conclure un tel emprunt, qui permettra d'accélérer une série de travaux et d'investissements qui sont nécessaires.

Le contrat de performance, conclu il y a presque un an avec Infrabel, l'a autorisée, sous réserve de la confirmation de l'État obtenue en avril, à compléter son financement fédéral par un emprunt, conformément à l'article 130 du contrat de performance 2023-2032 qui prévoit notamment que, dans le cas où l'emprunt est conclu, Infrabel est tenue de réaliser le module 2 du plan pluriannuel d'investissement (PPI). Le détail de l'attribution par projet de ce module 2 figure au point 2.2.6 "Financement supplémentaire" de l'annexe 4 du contrat de performance, nommée "Plan pluriannuel d'investissement 2023-2032". Ces documents sont publics.

Dans le module 2 de ce plan pluriannuel d'investissement, on parle effectivement du RER à terminer vers Ottignies et Nivelles, de l'axe 3 (la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg), de la ligne 50A, de travaux dans les ports très importants pour notre économie et pour la mobilité mais aussi de travaux d'accessibilité dans les gares, des voies d'évitement, de travail sur les *bottlenecks* du réseau et de

maintien de capacité.

Pour répondre plus spécifiquement à la question relative aux modalités de remboursement de cet emprunt, la mise à disposition des fonds doit intervenir à partir de 2025 au travers de l'activation d'une première tranche de 800 millions d'euros. Le gestionnaire de l'infrastructure paiera dans un premier temps uniquement les intérêts jusqu'en 2030, puis la charge de l'emprunt et les intérêts sur la durée de l'emprunt.

Vous l'aurez compris, ce milliard d'euros supplémentaire va permettre d'accélérer l'achèvement de chantiers aussi emblématiques que fondamentaux sur notre réseau ferroviaire. Je cite une nouvelle fois les projets les plus stratégiques: le RER côté wallon, la liaison Bruxelles-Luxembourg, le désenclavement de nos ports.

Cet emprunt constitue une nouvelle avancée majeure pour l'amélioration de l'offre ferroviaire, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises, au bénéfice du climat, de notre économie, de la sécurité routière et de notre santé à toutes et tous. Cet emprunt complète les financements supplémentaires que le gouvernement fédéral a accepté de dégager pour le rail depuis le début de la législature.

Au-delà des financements belges et européens déjà obtenus dans le cadre du plan de relance et d'investissement soutenu par ce gouvernement, Infrabel prépare une candidature pour obtenir des moyens d'investissement européens supplémentaires en vue du prochain *call Connecting Europe Facility (CEF)*. Le PPI 2023-2032 prévoit notamment un montant de 42,5 millions d'euros de subsides européens répartis sur différents projets.

Le gestionnaire d'infrastructure suit systématiquement les appels d'offres en la matière pour profiter de ces opportunités et reçoit tout le soutien de l'administration et de mon cabinet dans la préparation de ces dossiers ainsi que, comme je l'ai rappelé, de l'État luxembourgeois et des CFL pour ce qui concerne l'axe 3

Après des années de sous-investissement et de budgets amputés, nos entreprises ferroviaires sont désormais inscrites dans une trajectoire de financement ambitieuse et sont surtout sécurisées pour les années qui viennent. De nouveaux investissements seront réalisés pour faire du train l'élément phare de notre mobilité de demain et atteindre l'objectif d'augmenter le nombre de personnes et le volume de marchandises transportées par rail, ce qui me réjouit bien évidemment.

23.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse et pour cette action. Finalement, elle n'est pas la vôtre, mais elle est le résultat de ce que vous avez pu apporter au rail avec ce gouvernement. J'espère que ce sera la pointe de l'iceberg, qui permettra à ces chantiers, qui sont à la fois très importants, très attendus et pour certains, très en retard, d'aboutir enfin dans un délai raisonnable.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 09.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.09 uur.