

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

du

MERCREDI 7 FÉVRIER 2024

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 7 FEBRUARI 2024

Namiddag

Le développement des questions commence à 15 h 03. La réunion est présidée par Mme Kim Buyst.
De behandeling van de vragen vangt aan om 15.03 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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

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

01 Question de Hervé Rigot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle offre de la SNCB et son impact sur la gare de Waremme" (55040417C)

01 Vraag van Hervé Rigot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van het nieuwe treinaanbod van de NMBS op het station Borgworm" (55040417C)

01.01 **Hervé Rigot** (PS): Monsieur le vice-premier ministre, le 10 décembre, la SNCB a déployé la première phase de sa nouvelle offre de transport 2023-2026. Évidemment, à Waremme, ce moment était attendu avec impatience, car ces dernières années, la gare s'est vue délestée de nombreux services, nous avons subi la suppression des trains P vers Liège et surtout vers Bruxelles. Nous n'avons donc plus qu'une seule liaison vers la capitale, et ce même en heure de pointe. Nous espérions le retour des trains P et aussi le développement de l'offre nous reliant au bassin liégeois entre 2023 et 2026. Déception, monsieur le ministre! Nous avons reçu deux trains S en soirée vers et depuis Liège et l'arrêt de Bleret est fort heureusement maintenu. Mais ça s'arrête là! Pas de trains supplémentaires en heures de pointe, pas de liaison vers Landen, une liaison S44 qui permet aux Waremmiens de se rendre à Visé, mais qui surtout leur supprime la possibilité de se rendre directement à Flémalle et Seraing, bassin scolaire et d'emploi très important, ce qui engendre une augmentation du temps de déplacement d'une vingtaine de minutes par trajet.

Monsieur le ministre, ce n'est pas la première fois que nous avons l'occasion de dialoguer et nous avons pu voir se concrétiser de belles réalisations: le rehaussement des quais 1, 2 et 3; le remplacement des auvents, la gratuité des parkings SNCB; l'ouverture aux passagers du train S44 entre Waremme et Landen. Tant de choses, bien sûr, mais il y a encore du travail.

Mes questions sont les suivantes: comment entendez-vous renforcer l'attractivité de l'offre ferroviaire dans les zones rurales et inciter les gens à se tourner vers le train? C'est votre objectif. Il s'agit là de la première phase du plan de transport 2023-2026. Est-il prévu que l'offre de trains en gare de Waremme soit améliorée d'ici les trois années à venir? Le cas échéant, pouvez-vous nous informer des améliorations envisagées? Sous quelles échéances pourraient-elles être implémentées? Mon bourgmestre vous a adressé, le 2 octobre dernier, un courrier vous demandant de venir sur le terrain nous rencontrer, pour vous exposer nos difficultés et nos attentes avec un plan en vingt-et-un points qui a été rédigé avec notre bourgmestre, le conseiller Frédéric Ruelle et moi-même. Ma dernière question est donc: avez-vous bien reçu ce courrier et êtes-vous disposé à nous rencontrer dans votre, notre gare de Waremme prochainement?

01.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Rigot, vous connaissez mon ambition et celle du gouvernement fédéral pour le rail en Belgique, qui concerne tant les zones urbaines que rurales. Cela passe par une série d'actions, à commencer par le réinvestissement, qui était bien nécessaire, dans le

réseau et dans le matériel roulant, que nous avons inscrit dans les contrats de la SNCB et d'Infrabel, ainsi que dans leurs plans pluriannuels d'investissements effectifs. Il s'agit du renouvellement de la moitié du matériel roulant en dix ans, d'une augmentation du nombre de kilomètres-trains de 10 % dans les dix ans – ce qui a commencé en décembre – et de la multiplication par deux du nombre de gares accessibles. Je suis d'accord avec vous sur le fait qu'elles devraient toutes être accessibles, et ce, depuis 20 ans évidemment, mais nous travaillons dans la perspective de la vision 2040 pour le rail, en posant brique après brique.

Face aux défis climatique et de mobilité, le train fait partie de la solution. C'est ma conviction et c'est dans ce sens que je travaille en cherchant chaque fois que possible des moyens et des solutions.

Concernant la question de l'offre, la SNCB connaît les demandes régionales. J'ai insisté auprès d'elle pour qu'elle organise à nouveau des *roadshows* pour présenter ses projets et entendre l'avis des autorités locales. Lors de la rédaction du plan de transport actuel, les experts en planification de la SNCB ont tenu compte des différentes demandes, en préparant une liste de 93 projets qui a servi de base au plan de transport, avec notamment une extension de l'amplitude horaire du service. Vous avez cité les trains S rajoutés en soirée, c'est important aussi par exemple pour des habitants de Waremme qui se rendent à Liège et veulent en revenir.

Le résultat en termes de développement du plan de transport, et au niveau des investissements, a été présenté dans chaque province et est consultable sur le site internet de la SNCB, en tout cas pour ce qui concerne la première année de ce plan de transport sur trois ans. Vous pourrez y trouver les nombreux projets prévus pour la gare de Waremme, tant en termes d'offre ferroviaire que d'aménagements. Ainsi, la gare de Waremme est notamment reprise dans le planning de l'amélioration des parkings pour voitures, mais aussi pour les projets d'aménagement de parkings vélos pour la période du contrat de service public. D'autres travaux ont déjà été réalisés ou sont en cours, tels que la rénovation des quais avec le rehaussement des quais 1, 2 et 3, et le remplacement des auvents. Le projet porte sur l'amélioration de l'accessibilité et de l'intermodalité et sur la création de gaines d'ascenseur pour relier les quais et le couloir sous voie ainsi que sur le rehaussement du quai 4, et le réaménagement du parking P2 en plateforme multifonction (vélos, parking PMR, local technique). Ces travaux sont programmés de 2025 à 2028.

Je reçois beaucoup de sollicitations d'autorités locales. Je ne peux pas vous dire précisément si le courrier de la ville de Waremme est arrivé mais je suppose que oui. Nous veillons à y répondre systématiquement de la façon la plus complète possible en réaffirmant nos ambitions pour le train et en expliquant aussi que le monde ne s'est pas fait en un jour et que rattraper des retards d'investissements qui datent d'aussi longtemps prend simplement du temps. Je suis tout à fait ouvert à rencontrer les responsables politiques locaux de Waremme comme je le fais dans d'autres régions quand il y a des sollicitations constructives dans lesquelles on peut trouver des solutions, étant entendu qu'en tant que ministre, je n'entends pas me substituer, comme gestionnaire du quotidien, à la SNCB et à Infrabel. Nous avons des entreprises publiques autonomes qui font leur travail le mieux possible. Mon travail est de définir les grandes lignes et celles-ci sont ambitieuses. Elles doivent percoler jusqu'au plan local; je peux évidemment vous rejoindre sur le sujet.

01.03 **Hervé Rigot (PS):** Monsieur le ministre, je vous rejoins.

Je vous confirme que nous sommes très heureux des avancées que nous avons pu obtenir. Vous avez été à l'écoute depuis le début de cette législature. Vous avez cité pas mal d'avancées. J'entends que vous dites avoir reçu notre courrier qui date du 2 octobre 2023 et que vous êtes prêt à nous rencontrer. Alors, puisque vous avez reçu ce courrier, puis-je vous demander d'y répondre et de communiquer comment prendre rendez-vous avec vous? En tant que municipaliste, en tant qu'homme de terrain, vous savez aussi bien que moi qu'il n'y a rien de plus important que le contact direct. Comme votre prédécesseur l'a fait en 2017, à Waremme, nous vous attendons. Nous serions heureux de pouvoir parler de l'avenir de la SNCB et du rail qui vous tient tellement à cœur, et de faire en sorte de relier encore davantage, demain, Waremme à la capitale et Waremme à Liège, et de faire du train une vraie solution accessible de mobilité, tant en offre qu'en service, et sur le plan financier.

Merci en tous cas. J'attends votre courrier avec impatience. Je vous souhaite une bonne fin de journée. À bientôt!

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

02 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans les trains" (55040527C)

02 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in de treinen" (55040527C)

02.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, un incident sérieux a eu lieu le 13 décembre 2023 dans un train qui reliait Welkenraedt à Verviers. Une jeune fille de 15 ans a été la victime de faits de harcèlement, qui ont dégénéré en attouchements sexuels, alors qu'elle voyageait seule en milieu d'après-midi. Celle-ci a finalement pu s'extraire des griffes de son agresseur en gare de Verviers.

En février, c'est à Hergenrath qu'une accompagnatrice a été menacée au moyen d'un couteau, au départ du dépôt de Welkenraedt. Cela fut suivi d'une grève émotionnelle des cheminots bien compréhensible.

J'évoque ici deux cas ayant eu ma région pour cadre, mais les débats que nous avons régulièrement illustrent bien en quoi le problème du manque de sécurité sur le rail est global dans notre pays.

Le 7 février dernier, à la suite de l'agression de Hergenrath, vous avez fait une série d'annonces dans cette commission: l'intensification des patrouilles de surveillance de Securail en soirée et tôt le matin; le recrutement prévu pour 2023 d'une centaine de nouveaux agents Securail; la sollicitation de la police des chemins de fer, afin qu'elle renforce sa présence dans les trains et ses actions à quai et de la police locale pour ce qui est des patrouilles dans les gares.

Monsieur le ministre, avez-vous été informé de cette agression? L'ensemble des mesures annoncées en février 2023 a-t-il été mis en place?

Au cours des discussions sur votre note de politique générale, vous avez évoqué le renforcement des effectifs de Securail et de la police des chemins de fer en 2023. De même en va-t-il des accompagnateurs pour les trains les plus difficiles, souvent tard le soir?

Une évaluation de la sécurité à bord des trains a-t-elle été réalisée à la suite de ces initiatives? Le point a-t-il été discuté avec les représentants des organisations syndicales? Sur certaines lignes y a-t-il des moments à risque en heures creuses, moments lors desquels une présence renforcée s'avérerait également nécessaire?

Quelles initiatives ont-elles été lancées ces dernières années pour lutter spécifiquement contre les faits de violence et d'intimidation à caractère sexuel et sexiste à bord des trains?

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame la présidente, madame Bonaventure, chaque agression, d'autant plus de nature sexuelle, est une de trop, que ce soit dans le secteur ferroviaire ou dans la vie en général. Pour ce qui concerne le secteur ferroviaire, elle fait l'objet d'une condamnation systématique dans mon chef et du suivi adéquat par la direction de la SNCB, notamment en termes d'accompagnement des personnes concernées et de dépôt de plainte. Il n'y a aucun doute à avoir sur cette position.

Afin de maintenir un niveau de sécurité adéquat sur le domaine ferroviaire, le déploiement des équipes Securail est objectivé sur la base d'une analyse prenant notamment en compte, d'une part, l'importance des gares et des trains en matière de fréquentation et, d'autre part, le nombre d'appels et d'interventions enregistrés par la SNCB avec son service *Security Operations Center* joignable 24 h/24, 7 j/7 via un numéro d'urgence gratuit qui se charge d'appeler les services d'intervention les plus appropriés et leur apporte un soutien via la vidéosurveillance. Ces données sont organisées dans une matrice annuelle des risques mise à jour chaque début d'année afin de définir les grandes lignes de la stratégie à adopter.

En complément de cela, l'exploitation en temps réel de ces facteurs est automatisée et consultée par les planificateurs de Securail pour affiner leur déploiement. Parmi ces facteurs, des tendances horaires,

hebdomadaires et saisonnières sont analysées et prises en compte. Ces données objectives sont complétées par un suivi mensuel du baromètre de satisfaction reprenant notamment le sentiment de sécurité ou d'insécurité des voyageurs.

Cette approche est complétée par la recherche de synergies avec les services de police pour une couverture optimale du réseau ferroviaire. Une augmentation de 50 équivalents temps plein a permis de renforcer le service Securail, qui intensifie notamment sa présence dans les premiers et derniers trains ainsi que dans les trains dits à risque.

Le numéro d'urgence gratuit est également affiché dans les infrastructures ferroviaires afin de permettre aux services de sécurité et de police d'intervenir dans les plus brefs délais sur la base d'un appel d'un voyageur. Les nouveaux trains de la SNCB sont également équipés de systèmes de caméras de surveillance afin de dissuader les auteurs d'agression mais également de faciliter la réaction adéquate à une éventuelle action agressive.

La stratégie de la SNCB pour lutter contre les agressions fait l'objet d'une large concertation avec les organisations syndicales représentatives des travailleurs.

Lors de l'audition relative à la sécurité du 31 mai 2023, la SNCB a présenté en profondeur son approche de la question et a mis à disposition son exposé. Je me permets de vous y renvoyer.

On constate dans les analyses de données que les moments à risque ne sont pas identiques sur toutes les lignes ni d'un jour à l'autre. C'est la raison pour laquelle la SNCB travaille avec une matrice reprenant plusieurs éléments. Les agressions à caractère sexuel dépassent le cadre des chemins de fer. Si l'entreprise peut prendre certaines mesures de prévention, comme la sensibilisation de ses voyageurs, la lutte contre ce phénomène doit s'insérer dans un cadre plus général impliquant divers acteurs tels que les milieux éducatifs et sociaux, ainsi que les services de police et judiciaires. Je renvoie également à l'action de Mme la secrétaire d'État à l'Égalité des chances, Mme Leroy et, avant elle, Mme Schlitz, qui ont fait avancer grandement cette cause essentielle. Bien évidemment, d'autres initiatives sont encore à prendre.

Le numéro d'urgence gratuit est affiché dans tous les trains. La SNCB étudie toujours comment installer un système d'alerte silencieuse de la manière la plus efficace possible. Techniquement, cela nécessite le remplacement de son central téléphonique, qui est en cours.

La SNCB a sensibilisé son personnel à cette question et participe également à des projets ponctuels organisés avec des partenaires tels que la Ville de Gand ainsi qu'à des forums internationaux dans lesquels les bonnes pratiques sont échangées. Cependant, c'est un travail que nous devons poursuivre, je ne vous contredirai pas quant à votre analyse. Je pense que nous partageons cet objectif.

02.03 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse complète.

S'agissant des différentes mesures qui sont prises, je me réjouis de voir que la sensibilisation est intensifiée et que le personnel est formé. Maintenant, j'attire votre attention sur le numéro de contact que vous mentionnez. Il me semble nécessaire d'insister sur la sensibilisation. En effet, en situation de stress, on ne pense pas nécessairement à regarder partout autour de soi. Il est donc parfois plus pratique d'avoir un numéro enregistré dans son téléphone quand on le sait à l'avance.

J'ai moi-même été victime d'un exhibitionniste dans un train quand j'étais adolescente. À l'époque, nous ne disposions pas encore de WhatsApp et de tous ces moyens technologiques pour prévenir immédiatement les secours. C'est pourquoi la réaction fut plus lente qu'elle pourrait l'être de nos jours.

Concernant Securail, je vous invite à vous assurer que les renforts annoncés et qui sont en cours de formation sont bien suffisants, étant donné que ce phénomène ne semble pas régresser pour le moment.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme des structures de la SNCB" (55040631C)

03 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de structuur van de NMBS" (55040631C)

03.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, le 1^{er} janvier 2014 voyait l'implémentation d'une réforme particulièrement importante et nécessaire de la SNCB. Suivant en cela les recommandations de la commission mise en place après la catastrophe de Buizingen, le groupe passait de trois à deux entités: l'opérateur SNCB et le gestionnaire de réseau Infrabel. Dix ans plus tard, quel en a été l'impact sur le service rendu au public? Le 21 décembre dernier, *Le Soir* a tenté de répondre à cette question en ayant recours aux statistiques et a livré une série de données très intéressantes. Nous dirons que le bilan dressé est en demi-teinte.

Il convient d'abord de rappeler les 2,1 milliards de coupes sombres imposées par le gouvernement Michel, ainsi que, plus récemment, la crise du covid et la généralisation du télétravail qu'elle a entraînée, puis les inondations. Il n'en demeure pas moins que deux chiffres particulièrement interpellants sont avancés dans cet article. Par rapport à 2013, le nombre de places assises dans les trains a diminué. Il est désormais de 348 000, alors qu'il était de 366 691 en 2013. Cela alors que, si la quantité de matériel roulant déployé a certes baissé, sa disponibilité a en revanche augmenté. De plus, le nombre de voitures à étages est beaucoup plus important qu'il y a dix ans. Le volume de trains supprimés a fait un bond, passant de 27 051 en 2013 à plus de 43 000 en 2023. Quant à la ponctualité, elle ne s'est pas non plus améliorée.

Monsieur le ministre, pouvons-nous avoir votre retour sur les chiffres évoqués? Comment les expliquer? De votre côté, quel bilan tirez-vous de la mise en place de cette réforme depuis 2014? Je vous remercie.

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Bonaventure, c'est un très vaste sujet que vous abordez. Je vais essayer d'y apporter quelques éléments de réponse à la fois objectifs et subjectifs. Par rapport à 2014, c'est objectif, la SNCB a augmenté la disponibilité de son matériel, ce qui permet au matériel de rouler plus et d'offrir, avec une flotte plus petite, davantage de places assises. Au total, en net, le nombre de véhicules est moins élevé grâce à l'utilisation d'un plus grand nombre de matériels à double étage, ce qui n'empêche que, de façon ponctuelle, nous sommes confrontés à la non-livraison de matériels commandés de type M7 qui nous oblige à rouler avec du matériel qui devrait plutôt être admis à la retraite. Cela conduit à une situation en termes de ponctualité et de fiabilité dont je ne peux pas me satisfaire. Je l'ai déjà dit à plusieurs reprises.

Néanmoins, c'est une évolution depuis 2014: une flotte plus petite mais davantage utilisée, ce qui, en termes de mobilisation de capital, est plutôt une approche intelligente que nous voulons renforcer. C'est la logique du nouveau contrat de service public: plus de trains-kilomètres par train ou par unité de matériel roulant, de façon à obtenir une meilleure efficacité. C'est là que se trouvent les principaux gains d'efficacité que nous visons.

La SNCB est actuellement dans une phase de transition avec l'arrivée du nouveau matériel roulant M7 et la mise hors service progressive du vieux matériel qui n'a pas été renouvelé suffisamment tôt. Notre fournisseur ne tient pas le planning signifié, ce qui conduit à des retards, indépendamment de la SNCB ou du ministre, dans la livraison des trains à double étage. C'est un dossier que nous suivons avec beaucoup d'attention, y compris avec une évolution du cahier des charges pour la livraison de ce matériel en vue d'une plus grande accessibilité du matériel aux personnes à mobilité réduite.

Personnellement, je retiens un bilan plutôt positif de cette réforme de 2014, la suppression de la SNCB Holding, qui était à l'origine de beaucoup de dépenses démesurées pour la construction de gares, a permis de se concentrer sur les vrais métiers du rail: la gestion du réseau et la circulation des trains, l'amélioration de l'infrastructure, l'engagement de plus de personnel et une meilleure formation de celui-ci grâce à HR Rail. C'est ce que j'ai répondu au journaliste du *Soir*.

De plus, vu les défis opérationnels qui se présentent – la mise en place du nouveau contrat, l'amélioration de la qualité du service que nous devons rechercher, la préparation de l'entreprise à l'avenir et, notamment, à l'ouverture du marché –, je suis d'avis qu'il existe d'autres priorités qu'ouvrir un débat sur la structure, parce qu'il risquerait d'accaparer toutes les énergies au détriment des questions industrielles, commerciales et opérationnelles.

Ce que je cherche à obtenir depuis trois ans et quatre mois, c'est de faire collaborer au mieux la SNCB, Infrabel et HR Rail. C'est ainsi que nous sommes parvenus à négocier parallèlement un contrat de service et un contrat de performance avec un bon alignement budgétaire et en termes d'objectifs, accompagné d'une spécialisation dans les différents métiers du rail. Et il me semble encore possible de progresser en ce domaine, si nous suivons le cap qui est fixé par la vision 2040 et les engagements pris dans le cadre des contrats signés en décembre 2022.

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

J'entends bien vos différentes explications relatives au matériel vétuste et non livré. Bien évidemment, encore aujourd'hui, nous ne pouvons malheureusement pas fabriquer les trains nous-mêmes, c'est assez évident. En tout cas, je tiens à insister sur la situation tendue et compliquée aujourd'hui. Je pense aux retards et aux suppressions de trains, comme je l'ai indiqué. Il importe de travailler urgemment dans l'intérêt des navetteurs, qui risquent de finir par désertier le train, lequel constitue un enjeu environnemental essentiel aujourd'hui.

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

De **voorzitter**: Ondertussen is de heer Verduyckt toch binnengekomen, dus ik zou graag even teruggaan naar zijn vraag, als het goed is voor u, mijnheer de minister.

04 Vraag van Kris Verduyckt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tweede spoor tussen Balen en Neerpelt" (55040614C)

04 Question de Kris Verduyckt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La deuxième voie entre Balen et Neerpelt" (55040614C)

04.01 Kris Verduyckt (Vooruit): Mijnheer de minister, de titel van de vraag zegt alles. Ik krijg graag een stand van zaken van het project.

04.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Verduyckt, Infrabel deelt mij het volgende mee als antwoord op uw vraag. De aanleg van een tweede spoor zal in twee fasen worden uitgevoerd: fase 1 tussen Balen-Werkplaatsen en Lommel, fase 2 tussen Lommel en Neerpelt.

Vooreerst dienen wij op te merken dat de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning niet werden ingediend in 2022, zoals u in uw vraag had vermeld. Door een moeizaam procedureel verloop heeft het dossier een aanzienlijke vertraging opgelopen. Een ontwerp-MER-studie werd eind 2023 afgerond. Verschillende externe factoren hebben er evenwel toe geleid dat de volgende punten nog een aanpassing aan het voorlopige dossier vereisen en/of nog verder onderzocht dienen te worden alvorens de MER-studie gefinaliseerd kan worden. De gewijzigde regelgeving over de afvoer van hemelwater en de nodige optimalisatie inzake hydraulica vereisen een aanpassing van de plannen. Bijkomend onderzoek en besprekingen met externe stakeholders zijn nodig voor het veengebied ter hoogte van Lommel. De definiëring van de nodige boscompensatie loopt nog. De vertraging die hierdoor wordt opgelopen in het finaliseren van de MER-studie – momenteel voorzien tegen maart 2024 – zorgt ervoor dat ook de indiening van de omgevingsaanvragen zullen opschuiven in de tijd. Zij dienen immers te worden vergezeld van de definitieve MER-studie.

Momenteel wordt de volgende timing voorzien voor de indiening van de omgevingsaanvragen. Voor deel 1 tussen Balen-Werkplaatsen en Lommel wordt de indiening van de omgevingsaanvraag nu voorzien in de tweede helft van 2024, voor deel 2 tussen Lommel en Neerpelt wordt de indiening van de omgevingsaanvraag nu voorzien tegen mei 2024. De start van de eerste werken hangt af van het verkrijgen van de vergunning en zal bijgevolg ten vroegste in het voorjaar van 2025 kunnen plaatsvinden.

04.03 Kris Verduyckt (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor de stand van zaken.

Er is niet alleen een vertraging in het dossier maar vooral ook een vertraging ter plaatse. Met één spoor heeft men natuurlijk steeds bijkomende vertragingen. Het zou dus goed zijn als die werken snel kunnen aanvatten. Maar goed, wij hebben nu ten minste zicht op een nieuwe timing.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La destruction de nids de vipères protégées par Infrabel" (55040825C)

05 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vernietiging door Infrabel van nesten van beschermde adders" (55040825C)

05.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, une petite saga judiciaire et environnementale vient de se terminer début 2024 en province de Luxembourg.

Lors de travaux en cours sur le tronçon Libramont-Bertrix en 2019-2020, Infrabel et ses sous-traitants auraient détruit, selon l'association de défense de la nature Natagora, des nids de plus de cent vipères péliades, espèce protégée.

Une enquête a été ouverte par le DNF et a mené à une procédure pénale qui vient de parvenir à son terme en décembre 2023.

Bonne nouvelle pour la société ferroviaire et ses sous-traitants, ils ont tous été acquittés, à tout le moins au bénéfice du doute. Il semble néanmoins avéré que l'habitat de cette espèce protégée a été détruit lors des travaux.

Monsieur le ministre, je ne vais pas vous demander de commenter une décision judiciaire mais je souhaite élargir le débat aux obligations environnementales d'Infrabel.

Qu'une faute ait ou non été commise par Infrabel, des enseignements ont-ils été tirés suite à cet incident? Infrabel a-t-elle changé sa méthode de travail ou les mesures de précautions demandées à ses sous-traitants?

Vu la fréquence à laquelle Infrabel traverse des zones naturelles, protégées ou non, existe-t-il un responsable environnement dans la cellule travaux d'Infrabel? Un tel poste est-il requis dans les contrats de sous-traitance? Dans la négative, une telle clause ne devrait-elle pas être envisagée?

05.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, je vous remercie pour cette question qui a trait à ce sujet essentiel qu'est la biodiversité – et sa protection.

Voici ce qu'Infrabel me communique en réponse à vos questions.

En développant et en planifiant les travaux de renouvellement ou de maintenance de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel tient compte des obligations légales et des mesures relatives à la protection des espèces avant, pendant et après les travaux et en concertation avec les parties prenantes.

L'instruction judiciaire à laquelle vous avez fait référence a établi qu'Infrabel avait pris toutes les mesures de précaution nécessaires en vue de sauvegarder les vipères péliades. Infrabel a pour objectif de développer et de maintenir un réseau d'infrastructure efficace et efficient tout en respectant des standards élevés de protection de l'environnement, et ce, en respectant également l'ensemble de ses obligations environnementales et aussi en prenant des initiatives afin de pouvoir pleinement jouer son rôle dans l'établissement d'un réseau ferroviaire orienté vers les enjeux sociétaux auxquels tous les secteurs sont confrontés.

Je peux vous confirmer également qu'Infrabel a pris des mesures concrètes en ce sens telles que: les cahiers des charges des travaux qui sont adaptés afin de responsabiliser les sous-traitants à cette dimension; une collaboration étroite qui a été remise en place avec la direction de la Nature et des Espaces verts au sein du Département de la Nature et des Forêts (DNF) de la Région wallonne et qui permet notamment à Infrabel d'entamer une réflexion sur les mesures de protection nécessaires en amont des travaux; de nombreuses formations biodiversité qui ont été données et qui sont encore régulièrement mises en place pour les fonctionnaires dirigeants et les responsables des cahiers des charges au niveau local; une cartographie des habitats potentiels des espèces protégées de reptiles qui a été intégrée au système d'information géographique interne d'Infrabel; et le fait qu'une personne

dediëe au sein d'Infrabel facilite la collaboration entre le DNF et les collaborateurs techniques d'Infrabel. Au sein de chaque entité locale, des personnes dédiées suivent les activités des entrepreneurs. Même si on peut toujours mieux faire, je pense pouvoir affirmer qu'Infrabel est attentif, je m'en réjouis, à cette dimension de la protection de la biodiversité. Mais il est heureux que des parlementaires s'en préoccupent et continuent d'exercer une forme de pression pour que cela reste le cas et que ce soit toujours mieux.

05.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous rassure; j'étais déjà convaincu qu'Infrabel était attentive à cette problématique puisque, lors de l'inauguration d'un passage sous voies à Athus récemment, j'avais eu le plaisir de rencontrer un travailleur d'Infrabel qui m'exposait justement toutes les difficultés qu'il pouvait rencontrer et toutes les précautions qu'il devait prendre lorsqu'il devait travailler dans des zones, qu'elles soient forestières, fluviales, etc. Diverses législations et réglementations sont à prendre en compte et j'étais bien conscient en discutant avec cette personne du sérieux avec lequel Infrabel tient compte de l'environnement.

Ma question, monsieur le ministre, – vous y avez répondu – visait surtout à savoir si on demandait autant d'attention aux sous-traitants d'Infrabel et je me réjouis d'avoir pu noter dans votre réponse que désormais des clauses spécifiques sont bien intégrées dans les cahiers des charges des travaux qui sont confiés à des sous-traitants. Je vous remercie pour votre réponse.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55040828C van de heer Senesael is omgezet in een schriftelijke vraag. De heer Aouasti heeft zijn vraag nr. 55040843C uitgesteld.

06 Samengevoegde vragen van

- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De loketbediening in het station Gent-Sint-Pieters" (55040847C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het protest tegen de aanpassing van de openingsuren van de stationsloketten" (55040904C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de openingsuren van de stationsloketten" (55040950C)
- Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperking van de openingsuren van de loketten in stations in Picardisch Wallonië" (55041237C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reacties op de beslissing om de openingsuren van de loketten te beperken" (55041305C)

06 Questions jointes de

- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service aux guichets à la gare de Gand-Saint-Pierre" (55040847C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les protestations contre l'adaptation des heures d'ouverture des guichets de gare" (55040904C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification des horaires d'ouverture des guichets de gare" (55040950C)
- Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction des horaires des guichets de gares de Wallonie picarde" (55041237C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réactions à la décision de réduire les horaires des guichets" (55041305C)

06.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik kom terug op de kwestie van de aanpassing bij de NMBS van de openingsuren van de loketten in verschillende stations. Wij hebben daarover al gedebatteerd, maar ik had daarover nog een paar bijkomende inlichtingen willen krijgen. Ik heb vastgesteld dat er behoorlijk veel lokaal protest is gevoerd, onder andere in Dendermonde maar ook op veel andere plaatsen.

Kunt u een overzicht geven van het aantal klachten dat de NMBS heeft ontvangen over de nieuwe plannen?

Kunt u ook vertellen of en hoeveel stads- of gemeentebesturen de NMBS daarvoor gecontacteerd hebben? Zo ja, welke steden en gemeenten waren dat? Zal de NMBS daarover overleg plegen of heeft

de NMBS al overleg gepleegd met bepaalde steden en gemeenten? Zijn er eventueel aanpassingen op komst?

Bijkomend had ik nog een paar zaken willen weten over wat voorafging aan de definitieve beslissing. Met welke instanties is er overlegd of aan wie is er advies gevraagd? Kan ik daar een overzicht van krijgen? Wanneer is de raad van bestuur in kennis gesteld van de plannen? Is er daarover gediscussieerd? Was er unanimité over de plannen of was er obstructie? Zo ja, van wie en waarom was er obstructie?

Tot slot heb ik nog een vraag over de rol van de regeringscommissaris. Heeft de regeringscommissaris voorafgaandelijk contact opgenomen met u of met uw diensten? Zo ja, wat was de inhoud van dat contact?

La **présidente**: M. Senesael n'est pas là.

06.02 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, récemment, le Gang des vieux en colère, un mouvement citoyen assurant la défense du droit à vieillir dans la dignité, s'est fermement opposé à la réduction des horaires des guichets dans 54 des 91 gares belges encore dotées de guichets. Comme nous l'avons soulevé en commission et en séance plénière, cette mesure décidée par la SNCB va à l'encontre de la logique de service public, d'accessibilité à toutes et à tous, qui doit être celle du rail belge. Le mouvement dénonce notamment l'impact direct de cette mesure sur les personnes âgées, mais aussi sur les personnes à mobilité réduite et les personnes porteuses de handicap, qui seront contraintes d'interagir avec des automates en gare et ce, en dépit des difficultés à utiliser ces appareils.

Et il ne s'agit pas de la seule organisation à pointer du doigt cette décision: la CGSP, notamment, s'est dite inquiète des conséquences non seulement pour les navetteurs, mais également pour le personnel, eu égard à une diminution des heures de travail et à ses effets financiers. Je n'oublierai pas de citer le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires et l'ASBL Les Amis du rail, déjà mentionnée dans une précédente question.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes. Elles n'ont pas vraiment changé. Avez-vous pris connaissance de ces différentes réactions? Le cas échéant, avez-vous rencontré à nouveau ces organisations?

Quelles réponses concrètes pouvez-vous apporter aux inquiétudes quant à l'impact sur l'accessibilité du rail, et sur l'organisation du travail du personnel? Comment expliquer que la SNCB n'ait pas pleinement pris en compte ces impacts, et n'ait pas consulté l'ensemble des organisations compétentes en amont de sa décision?

Pouvez-vous à nouveau nous faire le point sur les contacts entretenus avec la SNCB au sujet de la réduction de l'horaire des guichets? Encore aujourd'hui, envisagez-vous de contrevenir à cette décision? Je vous remercie.

06.03 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, bedankt voor uw vragen over de openingsuren van de loketten in stations.

Nous avons déjà eu l'occasion d'échanger sur ces questions ici, en séance plénière, et je comprends totalement les préoccupations, comme celle du Conseil communal de Mouscron sur lesquelles M. Senesael allait m'interroger, du Conseil communal de Gand ou du Gang des Vieux en colère. Il est essentiel de garantir un service accessible à tous les voyageurs, quels que soient leurs facilités en termes de mobilité, mais aussi l'accueil en gare, tout en s'adaptant à l'évolution de la société, ce que nous faisons depuis trois ans en améliorant beaucoup de services d'accueil.

Al deze vragen en bemerkingen over de nakende aanpassingen van de openingsuren van de loketten zijn voor de NMBS zeer belangrijk. Zij vertrekken immers van een bijzondere aandacht voor de reizigers. De NMBS houdt dezelfde focus voor ogen wanneer zij haar beleid uittekent. De NMBS kreeg in dat verband tot nu toe een handvol reacties van lokale besturen en zal haar beleid verder toelichten, zoals zij dat van bij het begin aan alle betrokken steden en gemeenten heeft aangeboden en zoals ik haar heb gevraagd.

Er is onderstreept dat de stations open en toegankelijk blijven voor de reiziger en dat er maximaal wordt ingezet op de verbetering van de veiligheid en het comfort van iedereen. De wachtzalen blijven open en verwarmd van de eerste tot de laatste trein, wat drie jaar geleden niet het geval was. Ook zullen er gegarandeerd dagelijks medewerkers van de NMBS langskomen. De wachtzalen van de middelgrote en grote stations worden elke dag ten minste één keer onderhouden.

Tot op heden kreeg de klantendienst van de NMBS niet veel opmerkingen van reizigers naar aanleiding van de aanpassingen van de openingsuren. Het aantal opstappende reizigers blijft stabiel.

Het is ook belangrijk om aan te stippen dat de NMBS eind 2022 een openbaredienstcontract heeft gesloten met de federale overheid. Dat contract voorziet in meer aanbod en nieuwe treinen die gradueel op het spoor gezet zijn.

De aanpassingen van de openingstijden van de loketten zullen gepaard gaan met flankerende maatregelen. In de periode voorafgaand aan de aanpassingen zullen medewerkers geregeld postvatten bij de ticketautomaten op de tijdstippen waarop de lokketten in de toekomst niet meer open zullen zijn om de klanten die dat willen vertrouwd te maken met de ticketautomaten en digitale kanalen. Er komt een brochure met een overzicht van de verschillende verkoopkanalen. Het contactcenter is beschikbaar om klanten van de NMBS op afstand te helpen en is er ook voor de klanten die een verkoopautomaat willen gebruiken. Er kunnen tevens informatiesessies worden georganiseerd voor de gemeenten die dat wensen.

Les services en gare autres que la vente sont maintenus et renforcés: assistance aux personnes à mobilité réduite dans les gares qui en disposent, salles d'attente ouvertes et chauffées, dispositifs de surveillance caméra. Nous poursuivons également le programme "la vie en gare", qui vise à proposer de nouveaux services publics ou privés dans les gares où les guichets ont été fermés il y a parfois de nombreuses années. Des dizaines de gares sont désormais réoccupées.

Les organisations représentatives des travailleurs ont été informées de ces ajustements, de même que le conseil d'administration de la SNCB. Une communication spécifique a également été envoyée à toutes les communes concernées. La CEO de la SNCB a également mentionné ces nouveaux développements lors de son audition dans cette commission en date du 19 décembre. Par ailleurs, je suis moi-même en contact avec plusieurs communes et villes à ce propos, notamment avec la Ville de Gand et son échevin Filip Watteuw.

En ce qui concerne l'installation des nouveaux automates de vente, elle est prévue entre le premier trimestre 2026 et le premier trimestre 2027, étant entendu que les automates actuels disposent déjà d'un service d'aide à distance. La seule différence est que, pour l'instant, il faut appeler un numéro de téléphone qui est inscrit sur l'automate, alors qu'à l'avenir il faudra appuyer sur un bouton de l'interphone pour entrer en contact avec un opérateur.

La SNCB est consciente du caractère perfectible de l'application mobile. Chaque *feedback* rendu par les voyageurs, les collaborateurs et les groupes d'intérêt, y compris les députés, est soigneusement analysé et traité. Ainsi, elle fait l'objet d'améliorations continues sur la base de ce retour d'information et de la feuille de route IT.

Er zijn nog andere acties gepland die zullen bijdragen tot een zo groot mogelijk digitale inclusiviteit voor iedereen. Dit is een onderwerp dat ik zeer regelmatig aankaart tijdens mijn bilaterale vergaderingen met de NMBS en waarvoor ik nieuwe initiatieven verwacht in overeenstemming met het openbaredienstcontract. In tussentijd blijven ik en mijn kabinet in permanent contact met alle actoren betrokken bij deze beslissing, in het bijzonder de lokale besturen en het brede middenveld.

À mon initiative, des réunions très régulières se tiennent entre les représentants des personnes les moins incluses dans la société, si je puis m'exprimer ainsi, notamment tous les forums de lutte contre la pauvreté, le SPF Mobilité, la SNCB et Infrabel pour identifier les actions précises qui peuvent être prises pour un service public de transport par train le plus inclusif possible, avec des actions qui sont ciblées et des améliorations qui sont nécessaires, auxquelles nous travaillons depuis trois ans.

06.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt het algemene verhaal verteld dat we al heel vaak gehoord hebben. Ik heb twee mondelinge vragen ingediend met allerlei verschillende

detailvragen. U hebt echter op geen enkele detailvraag geantwoord. Het goede daaraan is dat ik enkel tweemaal de datum moet aanpassen en het woord 'mondeling' moet vervangen door 'schriftelijk' om het langs die weg nogmaals te proberen.

06.05 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, j'entends que cette adaptation des horaires des guichets va faire l'objet d'analyses et d'un suivi. Je m'en réjouis.

Si j'ai bien compris, des collaborateurs seront présents dans les gares aux moments où les guichets sont fermés afin d'accompagner les citoyens dans leur utilisation des automates. Dès lors, pourquoi fermer les guichets si on mobilise des personnes pour aider à utiliser les machines? J'entends qu'il y a un enjeu d'autonomie numérique mais je pense qu'il faudra un peu plus que cela pour y arriver.

Les réactions très négatives des navetteurs pleuvent actuellement sur les réseaux sociaux. Ils réclament des gares vivantes, sécurisées, ouvertes et accessibles.

On ne veut pas d'une robotisation de nos gares. J'espère donc qu'au regard des analyses et des retours de terrain, vous aurez l'opportunité de revenir sur cette mesure.

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

07 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij het spoor" (55040859C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sociaal overleg bij het spoor" (55041057C)

07 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève sur le rail" (55040859C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La concertation sociale à la SNCB" (55041057C)

07.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, een van mijn ingediende vragen is voor een stuk al achterhaald. Zij ging over de stakingsaanzegging die was ingediend, maar die is ondertussen ingetrokken omdat de onderhandelingen in het kader van het sociaal overleg opnieuw zouden worden opgestart.

Ik zou dan ook graag weten wat de stand van zaken is van het sociaal overleg. Hoe staat het daarmee?

07.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, het sociaal overleg vindt plaats binnen de daarvoor voorziene structuren. Ik ben tevreden dat er eind vorige maand binnen dat overleg een positieve uitkomst werd bereikt.

Voorts deelt de NMBS mij mee dat de sociale dialoog tussen de directie en de representatieve vakbonden bij het spoor een doorstart kent. De directie en alle representatieve vakbonden hebben samen een planning opgesteld van dossiers die de komende periode het voorwerp zullen uitmaken van sociaal overleg. De dossiers inzake rekrutering en welzijn van de medewerkers zullen in dat kader bijzondere aandacht krijgen. Het spoorpersoneel zal in mij steeds een partner blijven vinden, bijvoorbeeld inzake het beschermen van hun sociaal statuut, zoals toen enkele leden van de meerderheid hun pensioenstelsel in vraag wilden stellen.

De regering is ambitieus voor het spoorvervoer met de ondertekening van tienjarige contracten, vergezeld van nieuwe middelen maar ook van veranderingen in de manier van werken. Dat is wat de regering doet en zal blijven doen om een kwaliteitsvolle openbare dienst te blijven aanbieden, met goed opgeleide en goed betaalde werknemers, in de Europese context van concurrentie waarmee u vertrouwd bent. Dat betekent echter ook dat wij in staat moeten zijn om in de toekomst meer passagiers te vervoeren vanaf beter bereikbare stations met comfortabelere treinen en met een robuustere dienstverlening. Dat is een enorme uitdaging die voor ons ligt. Het is er echter een die de overheidsbedrijven moeten aangaan. Ik blijf hen daartoe stimuleren.

07.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik deel uw tevredenheid over het feit dat het overleg hernomen werd. Ik maak uit uw antwoord op dat er een planning is opgesteld om de zaken dossiermatig te bespreken. Ik kan alleen maar hopen dat die planning wordt gevolgd en dat daaruit een positief resultaat voortvloeit, tot tevredenheid van iedereen, zodat stakingen in de toekomst vermeden kunnen worden.

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

08 Samengevoegde vragen van

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cyberaanval op de NMBS" (55040890C)**

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cyberaanval" (55041266C)**

08 Questions jointes de

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La SNCB victime d'une cyberattaque" (55040890C)**

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cyberattaque" (55041266C)**

De **voorzitter**: Mevrouw Verhaert is niet aanwezig en kan dus haar vraag nr. 55041266C niet stellen.

08.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, op 18 januari 2024 werd de NMBS getroffen door een DDoS-aanval. De website lag een hele voormiddag plat waardoor het voor de reizigers onmogelijk was de dienstregeling te raadplegen of treintickets te kopen.

Het is niet de eerste keer dat de NMBS te maken krijgt met een cyberaanval.

Ik heb daarover enkele vragen.

Welke stappen onderneemt de NMBS om de veiligheid te garanderen? Wat was de precieze oorzaak? Zijn de daders van de cyberaanval ondertussen gekend?

08.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, de website van de NMBS is in de nacht van 18 januari 2024 het voorwerp geweest van een grootschalige DDoS-cyberaanval. Een DDoS-aanval is een kwaadaardige poging om een website of netwerk te overspoelen met een grote hoeveelheid verkeer uit meerdere bronnen.

In de wereld van vandaag komen dergelijke aanvallen veelvuldig voor. De NMBS is daar dan ook op voorbereid. De NMBS heeft onmiddellijk haar beschermingssysteem geactiveerd waardoor de website een tijdlang onbereikbaar was. Om 10.20 u van de volgende ochtend was de website opnieuw bereikbaar.

Op geen enkel moment tijdens de aanval hadden de hackers toegang tot kernsystemen en evenmin tot enige klantgegevens. De aanval was alleen gericht op het verstoren van de beschikbaarheid van de NMBS-website.

Er werd overlegd met het Centrum voor Cybersecurity België. Dezelfde dag nog werd klacht ingediend bij de bevoegde instanties. Ook intern heeft een e-incidentanalyse plaatsgevonden waarbij nadere maatregelen zijn getroffen zowel op technisch als op organisatorisch vlak.

Om de cyberbedreigingen en -uitdagingen aan te pakken, hanteert de NMBS een cyberweerbaarheids-aanpak die is gebaseerd op internationale normen en standaarden. Om duidelijke veiligheidsredenen wenst de NMBS daarover niet te veel in detail te communiceren.

08.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, die digitale beveiliging wordt steeds belangrijker. Heel snel ontstaat er dan een cascade aan problemen en vertragingen, dus dat moet heel snel aangepakt worden.

We herhalen het hier vaak: als zoiets gebeurt en er is ook nog eens geen personeel aanwezig in de stations, dan kunnen de reizigers nergens terecht en ontstaat er een cascade aan problemen. De menselijke aanwezigheid in stations zal steeds belangrijk blijven, om verschillende redenen. Hier ging

het om een digitale aanval, maar er kan ook iets anders gebeuren en ook dan is het belangrijk dat er personeel in de stations aanwezig is. Wij zullen blijven stellen dat het geen goed idee is dat de dienstverlening in de stations verder wordt afgebouwd – minder personeel, minder lang open.

Ik wil van deze situatie gebruikmaken om dat nog eens te herhalen. U moet zich immers goed voorstellen wat het betekent voor mensen in zo'n situatie, ze kunnen bij niemand terecht om te vragen hoe en waar ze hun trein moeten nemen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

[09] Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration d'un tarif minimum pour les billets d'avion en Europe" (55040858C)

[09] Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De invoering van een minimumtarief voor vliegtickets in Europa" (55040858C)

[09.01] Sophie Rohonyi (DéFI): Madame la présidente, je renvoie à la version écrite de ma question.

Monsieur le ministre, au début de ce mois de septembre, vous vous êtes exprimé, à la suite d'une proposition émise par votre homologue français, en faveur de l'instauration d'un prix minimum pour les billets d'avion, considérant que le prix du billet d'avion devait mieux refléter le coût réel qu'il représente.

Il est judicieux que le gouvernement fédéral ait mis en place une première contribution à l'embarquement et une redevance variable dans le chef des compagnies aériennes au vu de l'impact environnemental.

Que ce soit les prix défilant toute concurrence de certains trajets aériens pratiqués par les compagnies low cost ou le souvenir d'avions volant à vide pendant la crise COVID pour garder leur licence, nous sommes parfaitement conscients qu'à l'heure du dérèglement climatique et des efforts considérables consentis par les Etats mais aussi par les citoyens en vue de diminuer les émissions de GES, la mobilité durable doit s'imposer, et pour cela, la part modale du train doit augmenter.

Ainsi, pour inciter davantage de passagers à prendre le train au niveau européen, trois mesures prioritaires sont envisagées par les experts:

Taxer le kérosène d'avion (au niveau UE).

Mettre en place un véritable réseau ferroviaire européen en vue de mutualiser les coûts et les équipements et ainsi faire baisser les prix des billets.

Accélérer les trains « low cost ». Ex: La SNCF veut passer de 20 à 25 % d'offres Ouigo à l'horizon 2025 sur les trains à grande vitesse.

En conséquence, monsieur le ministre,

Confirmez-vous que vous allez proposer au niveau des instances européennes l'instauration d'un prix minimum sur les billets d'avion? Dans l'affirmative, quand?

Disposez-vous du soutien de l'ensemble de vos collègues dans cette démarche, mais aussi par rapport à l'objectif d'augmenter la part modale du train?

[09.02] Georges Gilkinet, ministre: Madame Rohonyi, merci pour votre question.

Le développement d'une offre de trains de nuit et de trains internationaux en Belgique et dans l'Union européenne est pour moi une priorité. J'ai pu exprimer cette position à plusieurs reprises dans le cadre des différents Conseils européens auxquels j'ai participé depuis le début de la législature. Je compte bien porter ce sujet à l'ordre du jour du conseil informel que j'organise à Bruxelles au mois d'avril dans le cadre de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne.

Cependant, il revient à la Commission européenne de prendre les initiatives législatives en la matière. J'ai appelé la Commission avec plusieurs de mes collègues, dont la France et l'Autriche, à réviser le règlement européen 1008/2008, notamment dans le but de refléter au mieux le coût réel de l'aviation. Malgré la non-publication d'un projet en la matière sous cette législature, je continuerai avec mes collègues européens, qui partagent ce point de vue, à porter la demande de révision de ce règlement afin qu'il soit au programme de travail de la prochaine Commission.

De plus, comme vous le mentionnez, la taxation du kérosène est également un enjeu majeur. Je continue à rappeler cette demande lors de mes différents contacts et prises de parole au niveau européen, m'appuyant en cela sur l'accord de gouvernement qui prévoit que la Belgique plaidera en faveur de cette taxation sur le plan européen.

J'ai également mis sur la table du gouvernement un projet d'interdiction des vols intra-belges et jusqu'à 25 kilomètres autour de nos frontières. Cette mesure a aussi pour but de répondre aux enjeux que vous soulevez. Une étude d'impact socio-économique est en cours de réalisation pour appuyer cette demande.

Ces sujets, dont l'impact environnemental de l'aviation, mais aussi le respect des droits sociaux dans le secteur aérien, feront l'objet de discussions lors de la conférence de haut niveau sur l'aviation qui se tiendra à mon initiative lors de notre présidence, également au mois d'avril.

Concernant l'augmentation de la part modale des trains, il est vrai que l'offre doit pouvoir comprendre plusieurs formules, dont des liaisons plus classiques qui feront davantage d'arrêts, mais seront moins rapides et moins chères qu'un TGV. Je suis donc heureux de voir que la SNCB et la SNCF vont collaborer pour la mise en service d'un train classique Bruxelles-Paris, si possible à partir de cet été, pour que les Belges puissent en profiter à l'occasion des Jeux olympiques à Paris. Comme l'étude réalisée par le SPF Mobilité sur le transfert air-rail l'a démontré, pour des relations plus longues le train de nuit peut être une solution, d'où l'initiative législative que nous avons prise à ce propos et qui est une première européenne.

Pour ce qui concerne la proposition d'un prix minimum sur les billets d'avion, c'est une initiative qui a été prise pas mon collègue à l'époque, Clément Beaune, ministre français en charge des Transports, dont j'ai déclaré que je l'appuierais si elle venait à la table du Conseil. Entretemps, M. Beaune n'est plus ministre. Néanmoins, je continue de penser, effectivement, que fixer un prix minimum, décent, permettant d'assurer un salaire correct aux travailleurs concernés et de limiter une forme de dumping social et environnemental de l'aviation par rapport à d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement est quelque chose de bon aloi, qui s'inscrit dans la logique des initiatives que j'ai déjà prises et que je viens de rappeler.

09.03 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse, pour votre cohérence, votre détermination.

Je vous remercie aussi d'avoir mis ce point à l'agenda de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne. Je pense qu'effectivement, on doit absolument voir cette présidence comme une opportunité pour faire avancer toute une série de dossiers, spécifiquement des dossiers pour lesquels la Belgique est à la pointe. Il est vrai qu'en la matière, on doit pouvoir le dire. Je vous invite effectivement à ne pas abandonner cette taxation kérosène. J'entends que vous continuez à plaider en ce sens auprès de vos homologues européens, mais j'aurais voulu savoir qui coince et pourquoi, parce qu'il ne suffit pas de plaider, encore faut-il pouvoir obtenir des avancées concrètes. Il est vrai qu'à cet égard, on a l'impression que cela n'avance absolument pas.

Si j'ai tenu à vous interpellier sur la question du tarif minimum pour les billets d'avion, ce n'est, en aucun cas, dans l'objectif de pénaliser le voyageur. Ici, l'objectif est véritablement de lui faire prendre conscience du coût réel que représente l'aviation, de son impact environnemental aussi, d'autant plus qu'il a été récemment objectivé. Il est important de lui faire comprendre qu'il est impossible de voyager à l'autre bout de l'Europe pour moins de 50 euros. L'autre objectif aussi est de réduire le *gap* tarifaire que l'on observe aujourd'hui entre, d'une part, l'avion, et d'autre part, le train à haute vitesse qui reste beaucoup trop cher par rapport à l'alternative qu'il représente aujourd'hui en comparaison avec l'avion. Je vous remercie donc pour les initiatives que vous avez prises en regard du train de nuit notamment, mais la priorité aujourd'hui, maintenant que ces trains existent, c'est avant toute chose qu'ils puissent être accessibles à des prix démocratiques pour tous et toutes.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van artikel 37.5 van de wegcode" (55040905C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geluidssignalen van de interventievoertuigen" (55040988C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van artikel 37.5 van de wegcode" (55041003C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verplichting voor prioritaire voertuigen om hun sirenes aan te zetten" (55041009C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het KB over het prioritair rijden" (55041273C)

10 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'article 37.5 du code de la route" (55040905C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La signalisation sonore des véhicules d'intervention" (55040988C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification de l'article 37.5 du code de la route" (55041003C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'usage obligatoire de la sirène pour les véhicules prioritaires" (55041009C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'arrêté royal relatif à la conduite prioritaire" (55041273C)

De **voorzitter**: De heer Arens en mevrouw Verhaert zijn niet aanwezig.

10.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, op 8 januari 2024 konden we in het *Belgisch Staatsblad* lezen dat er een aantal aanpassingen aan de wegcode op 1 februari van kracht gingen. Daar zat een opvallende wijziging tussen waarop enige reactie is gekomen. Het betreft de aanpassing van artikel 37.5 betreffende het gebruik van prioritaire voertuigen. De geplande aanpassing luidde: "De bestuurder van een prioritair voertuig dat een dringende opdracht uitvoert, hoeft dit reglement niet na te leven onder voorwaarde dat de blauwe knipperlichten en het speciale geluidstoestel wordt gebruikt." Daarna volgde een opsomming van een aantal uitzonderingen en van prioritaire bestuurders.

Er kwam behoorlijk wat reactie op de aanpassing van diverse hulpdiensten en politiediensten. Zij begrepen uit de aanpassing dat ze voortaan verplicht werden om bij dringende opdrachten steeds met het geluidstoestel aan te moeten rijden. Uit de mediaberichten heb ik begrepen dat de minister daar een andere visie op had. Blijkbaar is er al contact over geweest en werd reeds een bijsturing doorgevoerd.

Toch heb ik nog enkele vragen.

Kan de minister specificeren of er voorafgaandelijk aan zijn eerste beslissing overleg is gepleegd met of advies is gevraagd aan Centrex? Ik vermoed dat als een advies is gegeven dat advies negatief was. Wat was de inhoud van dat advies?

Bij welke andere instanties werd er advies ingewonnen of met welke andere instanties is overleg gepleegd voorafgaand aan de beslissing?

Wanneer zijn deze maatregelen besproken op de ministerraad en werden alle aanwezigen op die ministerraad in kennis gesteld van een eventueel negatief advies en van eventuele bezwaren van onder andere Centrex? In welke mate heeft de beslissing binnen de ministerraad aanleiding gegeven tot discussie of vragen, of ging iedereen gewoon vlot akkoord met de beslissing?

10.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, de context werd voortreffelijk geschetst door de collega. Een aantal vragen zijn al deels beantwoord aangezien u al hebt gecommuniceerd naar aanleiding van de terechte commotie.

Wat betreft uw reactie op de gezamenlijke brief die de federale en de lokale politie aan u hebben gericht met de vraag om die aanpassing terug te draaien, u hebt daar al deels op geantwoord, maar u kunt misschien nog eens duiden in welke mate u meegaat met de geschetste bezorgdheid en de vraag?

Indien u niet meegaat in de visie van de gezamenlijke politiediensten, zou u dan uitzonderingen toestaan? Zo maakt de huidige regel geen onderscheid tussen een rijdend en een stilstaand prioritair voertuig, wat rare gevolgen kan hebben. Zo zou bijvoorbeeld de liftwagen van de brandweer die foutgeparkeerd staat tijdens het uitvoeren van een opdracht verplicht zijn om gedurende de hele interventie zijn sirene aan te laten. Indien u van plan bent om uitzonderingen toe te staan, op welke manier zou u dat doen?

Als ik goed geïnformeerd ben, heeft Centrex een negatief advies gegeven over die verplichte sirene en nadien heeft ook uw collega-minister Verlinden zich gekant tegen de aanpassing. Bij welke instanties en collega's hebt u advies ingewonnen en wat is de inhoud van die adviezen?

10.03 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, een deel van mijn antwoord is in het Frans opgesteld omdat de heer Arens ook een vraag had ingediend.

Comme je l'ai déjà expliqué en séance plénière, il n'a jamais été envisagé d'obliger les services d'urgence à utiliser systématiquement leur sirène et leurs feux de signalisation lors d'une intervention des services de secours. Par exemple, il n'est pas requis – et cela n'a jamais changé – qu'ils l'utilisent quand ils dépassent les limitations de vitesse, quand ils roulent dans une zone piétonne ou dans une rue à circulation locale.

Het is echter noodzakelijk om de regels te specificeren wanneer bijvoorbeeld een voorrangsvoertuig de voorrang niet respecteert of verkeerd rijdt en andere weggebruikers in gevaar kan brengen. Als automobilist of voetganger moet u weten wanneer een naderend voorrangsvoertuig uw voorrang gaat verbranden, bijvoorbeeld de voorrang aan het zebrapad, een voorrangsbord of een stopteken. Vandaag is het niet verplicht om in dergelijke gevallen de sirene te gebruiken. Deze situatie creëert echter onzekerheid en is een potentiële bron van ongevallen.

Het doel is om een evenwicht te vinden tussen snelle reactiecapaciteit en verkeersveiligheid. Dat vereist een goede afstemming met de betrokken diensten, met name de politie, de brandweer en het noodnummer 100, waarmee het overleg al is begonnen. Daarom heb ik een KB uitgevaardigd waardoor wij de tijd kunnen nemen die nodig is voor het overleg met als doel regels te vermijden die een impact zouden hebben op de rest van het publiek of op het vermogen van onze hulpdiensten om doeltreffend te reageren.

On peut faire confiance au sens des responsabilités des conducteurs de véhicule prioritaire, mais il importe tout de même d'assurer un cadre juridique clair avant qu'un accident grave ne se produise. C'est ma responsabilité en tant que ministre de la Mobilité. J'ai relancé la concertation sur cette disposition avec mes collègues de la Justice, de l'Intérieur et de la Santé publique. Un groupe de travail a été formé afin de proposer les meilleures solutions qui tiennent compte des contraintes sur le terrain, avec l'impératif de la sécurité routière. La modification sera ensuite proposée aux Régions, qui avaient remis un avis positif sur la proposition précédente.

Er was een positief advies van de gewesten, ook van de Vlaamse regering, over het vorige voorstel van adaptatie van de wegcode. Dat staat on hold, zodat wij goed kunnen overleggen. Het was nooit de intentie om de sirene te doen luiden wanneer een brandweerwagen slecht geparkeerd zou zijn. Dat is niet de realiteit. Dat was nooit de bedoeling.

10.04 **Frank Troosters** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben het in grote mate eens met uw antwoord over de onveiligheid en een aantal andere punten alsook dat wij vertrouwen moeten hebben in zij die met een prioritair voertuig rijden. Zij zijn immers het best geplaatst om te weten of zij al dan niet de sirene moeten gebruiken.

Een cruciaal element ontbreekt echter in het antwoord: in welke mate heeft Centrex u daar op voorhand op gewezen?

U antwoord daar niet echt op, maar ik heb het vermoeden dat Centrex dat wel degelijk heeft gedaan. Men heeft echter doorgezet. Er is ongetwijfeld gewezen op de consequenties van de tekst, maar men heeft niettemin doorgezet. De ministerraad is daarmee allicht ook akkoord gegaan. Dat werd evenmin meegenomen in het antwoord. Naderhand moet dan worden aangegeven dat er is ingegrepen, dat het overleg alle kansen wordt gegeven en dat alles rustig zal worden bekeken in het overleg. Dat had

natuurlijk op voorhand moeten gebeurd zijn. Alles is aan de kant geschoven en er is eigennuttig doorgezet.

Het komt nu uiteindelijk wellicht in orde, maar de manier van werken is niet echt een toonbeeld van goed bestuur geweest.

10.05 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn repliek is min of meer dezelfde.

Ik hoor u antwoorden dat het nooit de intentie is geweest om tot het resultaat te komen dat er was. Dat geloof ik. Wie zou het wel willen bemoeilijken, het gaat namelijk over verkeersveiligheid. U pleit ook voor pragmatiek en u zult opnieuw overleggen om te remediëren. Dat zijn allemaal zaken waar ik uiteraard achter sta.

Ik moet de heer Troosters echter gelijk geven. Een en ander had kunnen worden vermeden. Er waren een aantal signalen van experts dat het beter en anders kon. Die signalen zijn niet opgevangen. Het had dus beter gekund.

Ik ben echter blij dat u uw medewerking verleend om het probleem op te lossen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

- Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55040923C)
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erfpacht van het stationsgebouw van Tienen" (55041283C)

11 Questions jointes de

- Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55040923C)
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le bail emphytéotique pour le bâtiment de la gare de Tirlemont" (55041283C)

11.01 Karin Jiroflée (Vooruit): Mijnheer de minister, ik voel mij verplicht om opnieuw tussen te komen over de verschrikkelijke toestand van het station van Tienen. De staat van het gebouw, dat nochtans het oudste station met erfgoedwaarde is, is lamentabel. De parking wordt nauwelijks onderhouden en de werken aan de spoorlijnen werden opgestart maar opnieuw gestaakt. Spoor 2 en 3 zijn nog steeds niet in gebruik en mensen met een rolstoel raken niet eens op perron 4. Dat is een hele lijst die mij zorgen baart.

Midden september 2023 werd een opdracht gelanceerd door de NMBS om het volledige gebouw in erfpacht te geven. Dat is straffe koffie, gezien de erfgoedwaarde van het gebouw. De inschrijvers zouden het gebouw in erfpacht krijgen, maar hebben de verplichting om het gebouw volledig te renoveren binnen de vijf jaar. De voorwaarden waren bijzonder strikt. De inschrijving verliep op 15 december echter zonder enig resultaat, wat in deze omstandigheden te verwachten was. Ondertussen werd de NMBS door de stad Tienen in gebreke gesteld.

Ik heb dan ook de volgende vragen.

Wanneer worden er middelen vrijgemaakt voor de restauratie van het patrimonium, het station van Tienen, in plaats van het opnieuw in erfpacht te geven? Is daarvoor een planning? Waaraan denkt men?

Wanneer start nu eindelijk het onderhoud van de omgeving van het station? Er komen dagelijks 4000 pendelaars, maar dat lijkt van geen belang te zijn. Wat is de planning?

Wanneer wordt er gestart met de renovatie van de spoorlijnen en het toegankelijk maken van de perrons? Wanneer start Infrabel met de werken voor de onderdoorgang? Wat is ook daarvoor de planning?

11.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Het station van Tienen - zowel het stationsgebouw als de omgeving - verkeert al jaren in een erbarmelijke staat. Het gaat intussen zo ver dat de stad Tienen een motie heeft ingediend tegen NMBS en zelfs juridische stappen overweegt. En ook de Vlaamse overheid denkt eraan om - in navolging van Brugge - in Tienen een handhavingstraject op te starten omdat NMBS haar beschermde stationsgebouw verwaarloost.

NMBS van haar kant heeft het dossier zo lang laten aanslepen dat ze plots geen andere uitweg ziet dan een partner te zoeken om de verbouwingswerken uit te voeren. Sinds september zoekt ze kandidaten om het stationsgebouw in erfpacht te nemen en er een nieuwe invulling aan te geven, zodat NMBS de ruimtes die ze nog nodig heeft, kan huren van de erfpachter.

Meneer de minister,

Wat vindt u ervan dat zowel de stad Tienen als de Vlaamse overheid stappen dreigen te zetten tegen NMBS voor verwaarlozing van het station? Van een overheid zou je toch het goede voorbeeld mogen verwachten...

Welke maatregelen zal NMBS op korte termijn nemen om procedures, zoals genoemde, te vermijden?

Hoe ver staat het intussen met het erfpachtdossier? Half december bleken er "verschillende geïnteresseerden" te zijn. Hoe ver staan de onderhandelingen?

Wat houdt het erfgoed dossier precies in? Welke oppervlakte wil NMBS huren van de erfpachter en welke functies zullen er behouden blijven?

Volgens de burgemeester van Tienen zijn de erfpachtvoorwaarden allesbehalve aantrekkelijk om kopers te lokken. Ze zouden te streng zijn en de erfpacht zou te kort zijn. Kan u wat meer details geven over deze voorwaarden? Hoelang zou de erfpacht lopen?

De grootste bezorgdheid is natuurlijk: hoelang zal het nog duren voor dit beschermde gebouw eindelijk gerenoveerd wordt? Wat als er niet snel een erfpachter gevonden wordt? Zal NMBS dan zelf de nodige stappen zetten om dit gebouw onder handen te nemen?

Kan u een stand van zaken geven wat betreft de omgeving van het stationsgebouw, zoals de perrons? Die blijken zo goed als onbereikbaar voor mensen die minder mobiel zijn. Welke maatregelen zult u daarvoor nemen?

11.03 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Jiroflée, ik wil graag even iets corrigeren. Perron 4 is wel degelijk via een helling toegankelijk via de parking aan de achterzijde van het station. Ik heb dit niet zelf gecontroleerd, maar dit is wat de NMBS mij heeft laten weten.

De NMBS wil het stationsgebouw van Tienen nog steeds in erfpacht geven. Zij heeft daarvoor een procedure gelanceerd tijdens de laatste maanden van 2023 en er is daarop gereageerd. Op dit ogenblik hebben we verdere gesprekken met geïnteresseerde partijen. De planning van de restauratie van het gebouw zal in overleg met de erfpachter moeten gebeuren.

De NMBS staat in contact met de diensten van Onroerend Erfgoed en stelt alles in het werk om het gepaste antwoord te geven op de vragen en vereisten van het historische gebouw.

Het onderhoud van de betaalparking, het perroncomplex, de onderdoorgang en de wachtzaal gebeuren op periodieke basis, conform de kwaliteitseisen opgelegd in het contract van openbare dienstverlening tussen de NMBS en de federale staat.

De start van de werken voor het verder toegankelijk maken van de perrons, de bouw van de nieuwe perrons 2 en 3 en de afwerking van de onderdoorgang is gepland voor dit najaar en zal een tweetal jaar duren. De resterende spoorwerken zijn momenteel voorzien in 2027 of 2028.

11.04 **Karin Jiroflée** (Vooruit): Mijnheer de minister, perron 4 is inderdaad toegankelijk indien men het achterpoortje neemt. Wie echter van de stad komt moet ervoor zorgen dat iemand hem met de auto

naar de parking kan brengen, wat toch al te gek is.

U hebt gezegd dat u het stationsgebouw opnieuw in erfpacht wilt geven. Ik denk dat een erfpachter kan zorgen voor de instandhouding en het goede beheer van historisch erfgoed, maar dan zou dit wel op een andere manier moeten gebeuren dan de vorige poging. Ik wens u daar veel succes mee en ik hoop voor de Tienenaars dat het station in zijn oude glorie hersteld kan worden.

Ik ben blij dat er nu echt een planning is en dat een aantal infrastructuurwerken zal starten in het najaar, die dan twee jaar duren. Het heeft veel te lang aangesleept, maar goed, wij leven op hoop.

Met betrekking tot de spoorwerken in 2027-28, dat lijkt mij toekomstmuziek. Wij hebben al te vaak gezien dat dit bij de NMBS nog veel langer duurt.

Als besluit wil ik stellen dat uw timing mij heel voorzichtig en aarzelend positief stemt.

11.05 Katrien Houtmeyers (N-VA): Mijnheer de minister, ik zou u willen danken voor uw antwoord, maar het was weer eens een antwoord zonder inhoud. Mijn collega kan misschien matig positief zijn, heel matig. U spreekt over verdere gesprekken, over planningen, over contacten. Dat antwoord had ik zelf thuis ook al kunnen voorbereiden en dan had ik niet naar hier moeten komen. Ik vind het zeer erbarmelijk dat wij hier dergelijke antwoorden krijgen, zonder inhoud.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe wegcode" (55040934C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe code van de openbare weg" (55040989C)**

12 Questions jointes de

- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau code de la route" (55040934C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau code de la voie publique" (55040989C)**

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, midden december kwam u met de aankondiging dat de vernieuwde wegcode, oftewel de code van de openbare weg, eindelijk klaar was. Doordat ook de gewesten bevoegd zijn op het vlak van mobiliteit, zullen ook zij een wegcode invoeren. De vier teksten, van de drie gewesten en de federale tekst, zouden gelijktijdig voor advies worden voorgelegd aan de Raad van State, met het oog op de inwerkingtreding in het najaar van 2025. Dat verklaarde u in uw persmededeling.

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Wat is de globale stand van zaken van de vernieuwde wegcode? De Vlaamse regering heeft een positief advies gegeven over de federale ontwerptekst, met uitzondering van een aantal punten die verder uitgeklaard moesten worden. Het zou gaan om eerder technische details. Werden die punten intussen uitgeklaard? Uw aankondiging dateert van half december, we zijn nu begin februari. Zijn die onduidelijkheden vandaag uitgeklaard?

Hoe luidde het advies van de andere gewesten op de federale ontwerptekst? Ik heb daar minder zicht op. Hadden zij ook opmerkingen of eventueel andere opmerkingen? Zo ja, welke? Werd de tekst intussen goedgekeurd door de federale ministerraad? Hebben uw collega's samen met u de tekst goedgekeurd?

Werden de vier wegcodes – van de drie gewesten en de federale – al voor advies voorgelegd aan de Raad van State, zoals u in december communiceerde? Gebeurde dat gelijktijdig voor de vier wegcodes? Zo niet, kan u voor elke code aangeven of en wanneer die bij de Raad van State werd ingediend? Wanneer wordt het advies van de Raad van State over de verschillende teksten verwacht?

Wanneer zal de vernieuwde wegcode in werking kunnen treden? U verwees al naar najaar 2025. Kunt u dat eventueel nogmaals bevestigen?

12.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, collega Raskin heeft de context al grotendeels geschetst. Ook wij hebben met veel plezier vernomen dat er eindelijk aanpassingen aan de wegcode zouden komen. Die zijn al heel lang aangekondigd. Dat zal dan de nieuwe code van de openbare weg heten. Volgens de gecommuniceerde planning zou die dit voorjaar in het *Belgisch Staatsblad* moeten verschijnen, waarna de aanpassingen in principe in het najaar van 2025 van kracht zouden worden. Dat maak ik althans op uit het persdossier.

Wat is de stand van zaken? Zal de vooropgestelde timing worden gerespecteerd? Op welke wijze geeft u de Kamerleden de mogelijkheid om te debatteren over de geplande aanpassingen? Op welke wijze zullen wij hierbij worden betrokken?

Mijn laatste vraag volgt uit wat ik opmaak uit het persdossier over de geplande aanpassingen. Waarom worden in de nieuwe plannen bromfietsen klasse B verplicht om op de rijbaan te rijden in plaats van op het fietspad op plaatsen waar de maximumsnelheid beperkt is tot 50 km/u, terwijl speedpedelecs daar de vrije keuze krijgen? Nochtans hebben zij allebei een gelimiteerde snelheid van maximaal 45 km/u. Op welke wijze verklaart u deze verschillende benadering?

12.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Raskin, mijnheer Troosters, het ontwerp van de code van de openbare weg bevindt zich nu voor advies bij de Raad van State. Dat advies wordt op 10 maart 2024 verwacht. De gewesten hebben hun adviesaanvragen op hetzelfde moment ingediend, zoals was afgesproken. De vier teksten werden op hetzelfde moment ingediend bij de Raad van State, maar ik ken de exacte datum niet. Dat is immers de bevoegdheid van de gewesten. Daarna zal de code van de openbare weg in overleg met de gewesten worden aangepast in functie van de opmerkingen van de Raad van State en vervolgens worden gepubliceerd.

De wegcode betreft een koninklijk besluit, geen wet. Het is dus de Koning die op voordracht van de bevoegde vakminister, in casu de minister van Mobiliteit, de bevoegdheid heeft om het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg aan te passen.

Brussel heeft een positief advies gegeven. Hetzelfde geldt voor Wallonië en voor Vlaanderen, maar zij hebben tegelijkertijd gevraagd om bepaalde punten verder uit te klaren. Dat is ook gebeurd. Sommige van die punten werden al aangepast in het ontwerp, terwijl over andere punten de afspraak werd gemaakt om die verder te bespreken in de interfederale werkgroep die de code van de openbare weg heeft voorbereid. Er is een zeer goede samenwerking tussen de gewesten en de federale overheid binnen die werkgroep. Het is de bedoeling deze samenwerking in de toekomst intensief verder te zetten. De punten waarover Vlaanderen bijkomende verduidelijkingen heeft gevraagd, werden uitgeklaard, onder andere in het verslag aan de Koning, of zullen, zoals overeengekomen met de drie gewesten, aan bod komen in de interfederale werkgroep na advies van de Raad van State.

Mijnheer Troosters, wanneer er bijgevolg wordt bepaald dat enkel speedpedelecs en bromfietsen klasse A de keuze behouden tussen het fietspad en de rijbaan op wegen met een toegestane maximumsnelheid tot 50 km/u, is dat een beslissing die genomen werd door de drie gewesten en de federale overheid samen. Het klopt dat speedpedelecs theoretisch gezien een snelheid van 45 km/u halen. In de praktijk moet daarvoor echt hard worden bijgetrapt. Het is slechts weinigen gegeven die maximale snelheid zelfs maar te benaderen. Dat blijkt ook uit de gemiddelde snelheid, tussen 32 en 35 km/u, waarmee met een speedpedelec wordt gereden. Daarom werd ervoor gekozen om speedpedelecs voor wat betreft de plaats op de openbare weg zoveel als mogelijk gelijk te schakelen met fietsen.

12.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoorden. In tegenstelling tot de bevallige collega naast mij, moet ik u bedanken voor een volledig antwoord. U hebt op al mijn vragen geantwoord, waarvoor dank.

Dat Vlaanderen een positief advies gaf, wist ik al. Nu verneem ik van u dat dit ook globaal zo is voor de andere gewesten. *So far so good*, alles ligt nu bij de Raad van State.

Ik hoop samen met u, neem ik aan, dat deze adviezen zullen meevallen en dat we nog kunnen landen met een leesbare, hedendaagse en moderne wegcode. Daar hebben we immers nood aan. De vorige

regering is er niet in geslaagd om in dat dossier te landen, laat ons daar eerlijk over zijn. Ik gun het u dat u deze werf afsluit. Anders is het vervelend. Een aantal andere belangrijke werven in het kader van de verkeersveiligheid slepen immers al te lang aan. Ik kijk even naar de voorzitter. Hierover hebben we gisteren nog een debat gehad. Laat ons dus hopen dat deze werf kan landen en dat het verkeersveiligheidsbeleid van Vivaldi niet beperkt blijft tot enkel en alleen meer verkeersboetes cashen omwille van overdreven snelheid. Verkeersveiligheid is immers veel meer dan handhaven van snelheid.

12.05 Frank Troosters (VB): Ik heb nog een kleine bedenking. De wegcode wordt geregeld via een KB, maar dat sluit niet uit dat een betrokkenheid van dit Parlement mogelijk kan worden gemaakt, onder de vorm van een bespreking of een overleg hierover.

Maar, zoals collega Raskin zegt, dit was een zeer volledig en uitgebreid antwoord, waarin u alle details gegeven heeft die ik wilde krijgen. Bedankt daarvoor.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De informatie over de vrijstelling van de gordelplicht" (55041006C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De informatie in de databank van de voertuiggegevens" (55041007C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De informatie in de Mercuriusdatabank" (55041010C)

13 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'information relative aux dérogations au port obligatoire de la ceinture de sécurité" (55041006C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les informations contenues dans la base de données sur les véhicules" (55041007C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les informations contenues dans la base de données Mercurius" (55041010C)

13.01 Frank Troosters (VB): Mevrouw de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vragen.

Mijnheer de minister, de FOD Mobiliteit beschikt over een databank over de vrijstelling van de gordelplicht. De informatie van deze databank wordt volgens een opmerking van het Rekenhof niet ter beschikking gesteld van de politiediensten.

Heeft de minister kennisgenomen van de opmerking (aanbeveling) ter zake van het Rekenhof?

Wie is de aanleverende partij voor info inzake de databank over de vrijstelling van de gordelplicht? Verloopt het verzamelen van deze info enkel via de toepassing Seatbelt van de FOD Mobiliteit?

Op welke wijze garandeert de minister dat de informatie in de databank over de vrijstelling van de gordelplicht correct, actueel en volledig is?

Zal de minister het advies van het Rekenhof om de informatie uit de databank over de vrijstelling van de gordelplicht beschikbaar stellen voor de politiediensten? Zo ja, wanneer en hoe zal dit gebeuren? Zo neen, waarom niet?

Mijnheer de minister, de informatie in de databank van de voertuiggegevens is niet altijd volledig. Deze conclusie maakte het Rekenhof na een onderzoek of de centrale databanken voor het rijbewijs en de voertuiggegevens op een snelle en efficiënte manier kunnen geraadpleegd worden door de lokale en/of de federale politie.

1. Heeft de minister kennisgenomen van de bevindingen door het Rekenhof?

2. Welke maatregelen zullen genomen worden om de volledigheid van de informatie in de databank van de voertuiggegevens te garanderen, specifiek:

m.b.t. de informatie over de gebruikelijke bestuurder van huur- en leasingwagens?

m.b.t. de gegevens over de technische controle van de voertuigen?

m.b.t. de status van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering?

3. Overweegt de minister, conform de vaststellingen van het Rekenhof, te voorzien in een systeem om de politiediensten proactief te informeren wanneer een technische keuring van een voertuig vervallen is? Zo ja, hoe en wanneer zal dit gebeuren? Zo neen, waarom niet?

Mijnheer de minister, de informatie in de kruispuntbank van de rijbewijzen Mercurius, waarin de FOD Mobiliteit alle informatie betreffende de rijbewijzen beheert, is niet altijd actueel. Deze conclusie maakte het Rekenhof na een onderzoek of de centrale databank voor het rijbewijs op een snelle en efficiënte manier kan geraadpleegd worden door de lokale en/of de federale politie.

Heeft de minister kennisgenomen van de bevindingen door het Rekenhof?

Welke maatregelen zullen genomen worden om de juistheid en de volledigheid van de informatie in de databank Mercurius te garanderen?

Zal de minister sluitende afspraken maken met de aanleverende partijen opdat de lokale en/of federale politie steeds over actuele en correcte informatie kunnen beschikken?

13.02 Minister **Georges Gilkinet**: Ik heb kennisgenomen van de aanbeveling van het Rekenhof over het delen met de politiediensten van de gegevens in de databank voor de vrijstelling van de gordeldracht. Ik heb mijn administratie ook de opdracht gegeven om dat op te volgen.

De FOD Mobiliteit is de aanleverende partij als het de gordelplicht betreft. Het verzamelen van de informatie gebeurt alleen via de toepassing Seatbelt van de FOD Mobiliteit. Elke aanvraag om een vrijstelling van de gordeldracht wordt online door de burger ingevoerd in de databank en door de dienst Vrijstellingen gecontroleerd. Aanvragen per post worden door de dienst Vrijstellingen ingevoerd.

Ik heb mijn administratie gevraagd om te bekijken of het een optie is om de gegevens beschikbaar te maken. De kosten-batenverhouding van die maatregel is echter verre van gegarandeerd.

Inzake uw tweede vraag zal de Kruispuntbank van de voertuigen, conform de memorie van toelichting bij de wet van 19 mei 2010, niet verantwoordelijk zijn voor alle gegevens, maar wel instaan voor de dialoog en de samenwerking tussen de verschillende gegevensbeheerders.

Met betrekking tot de volledigheid van de gegevens van de informatie over de gebruikelijke bestuurders van huur- en leasingwagens is er begin februari een eerste overleg gepland tussen de FOD en de federale politie om het probleem duidelijk in kaart te brengen. Op basis van de vaststellingen en conclusies tijdens die vergadering zal er contact worden opgenomen met Renta Solutions om te onderzoeken hoe de volledigheid van de gegevens van de gebruikelijke bestuurders van huur- en leasingwagens kan worden verbeterd.

De kwaliteitsproblemen met de gegevens van de technische controle hadden te maken met het feit dat Voka de gegevens hoofdzakelijk asynchroon via File Transfer Protocol verstuurde.

De FOD Mobiliteit biedt aan de keuringcentra ook een webservice aan. Die bevat een beperkte set van attributen met nauwelijks verwerpingen tot gevolg. Voka is intussen ook gestart met het gebruiken van die webservice, waardoor de gegevenskwaliteit intussen al sterk is verbeterd.

Daarnaast is de FOD Mobiliteit gestart met het Jarvis Vehicle Project, de migratie van de partners die technische voertuiggegevens aanleveren naar gemoderniseerde webservices. Dat zal de kwaliteit nog meer verbeteren.

Het is niet nodig dat de FOD Mobiliteit een systeem uitwerkt om de politie proactief te informeren wanneer een technische keuring van een voertuig is vervallen. De politie beschikt immers zelf over een technische kopie van de KBV's, die dagelijks worden geüpdatet. Naarmate de kwaliteit van de Gocargegevens verbetert, zal de kopie in de toekomst een echte toegevoegde waarde bieden.

Inzake de verzekering beschikt de Kruispuntbank van de voertuigen enkel over de verzekering die werd gesloten op het moment van de inschrijving van het voertuig. Aangezien het door het Verzekeringsfonds beheerde register de authentieke bron is van gegevens met betrekking tot verzekeringen, heeft de politie elektronische toegang tot het register, overeenkomstig artikel 19bis, 8, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

In antwoord op uw derde vraag kan ik u meegeven dat, in tegenstelling tot wat is vermeld in het verslag van het Rekenhof, de FOD Mobiliteit continu samenwerkt met de FOD Justitie om de elektronische gegevensuitwisseling tussen hun databanken, die sinds 2017 loopt, te verbeteren. De werkgroep Mercurius zit daartoe op regelmatige basis samen.

De FOD Mobiliteit engageert zich blijvend om samen met de FOD Justitie en de politie de doorstroming van de gegevens binnen de Kruispuntbank van de rijbewijzen verder te optimaliseren. De FOD wenst het proces van informatie-uitwisseling nog meer te automatiseren.

Ik heb ook mijn collega-ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken aangeschreven om te vernemen welke initiatieven zij op hun niveau nemen om effectiever gebruik te maken van de databank.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55041034C van de heer Arens is omgezet in een schriftelijke vraag, alsook vraag nr. 55041049C van de heer Van Hees.

14 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsmaatregelen in het station Brussel-Zuid" (55041052C)

14 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de sécurité à la gare de Bruxelles-Midi" (55041052C)

14.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, in september kondigde de federale overheid een groot veiligheidsplan aan voor het station Brussel-Zuid, met betrekking tot de problemen rond dat station. Samen met diverse partners zou men een einde maken aan de veiligheidsproblemen in en rond dat station. De coördinatie lag in eerste instantie in handen van het Nationaal Crisiscentrum en werd naderhand overgedragen aan het Brussels Gewest. Safe.Brussels zorgt intussen voor de opvolging van de gemaakte plannen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de inrichting van een politiecommissariaat in het station Brussel-Zuid? Ik weet dat dit in eerste instantie onder de bevoegdheid van Binnenlandse Zaken valt, maar als een commissariaat in een station wordt ingericht, ga ik ervan uit dat de NMBS daar ook bij betrokken zal zijn.

In welke zin werd de NMBS bij dat plan betrokken? Wat zijn de eventuele obstakels? Op welke termijn zal dat commissariaat worden gerealiseerd?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aangekondigde wifihotspots?

Welke maatregelen heeft de NMBS al uitgerold om de veiligheid in het station Brussel-Zuid te verbeteren?

14.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, in een internationaal station als Brussel-Zuid hebben reizigers die het slachtoffer zijn van criminaliteit in of rond het station soms dringend politiebijstand nodig, bijvoorbeeld om een klacht in te dienen. De NMBS en ikzelf hebben ervoor gepleit dat de politie over een onthaalpunt zou beschikken waar men die bijstand 24 uur op 24 kan verlenen, dit naast de patrouilles en de interventietaken.

De NMBS heeft verschillende beschikbare lokalen aan de federale politie voorgesteld. Op 29 november vond een vergadering plaats om de inrichting van die lokalen te onderzoeken. Naar aanleiding van dat

bezoek bestudeert de federale politie momenteel een nieuw voorstel.

Het aandachtspunt met betrekking tot de toegankelijkheid van de wifihotspots werd geanalyseerd met de concessies in het station. Daar wordt aan voortgewerkt.

De NMBS heeft eveneens haar toezicht op de veiligheidsproblemen verfijnd door gegevens uit te wisselen met haar partners, zoals de politie, andere openbaarvervoersmaatschappijen enzovoort. Ze heeft de patrouilles van Securail versterkt, alsook de opleiding van het personeel, met het oog op de verhoging van de waakzaamheid in de stations.

Op het gebied van infrastructuur heeft de NMBS zich gericht op de volgende punten om de veiligheid en het veiligheidsgevoel te verbeteren: de frequentie waarmee de ingangen van Brussel-Zuid worden schoongemaakt is verhoogd en de NMBS heeft de intensiteit van de verlichting verhoogd op die plaatsen waar dat nodig was. Er zijn genotificeerde zones met een mogelijk verhoogd risico. In deze gebieden is de infrastructuur aangepast om dit risico te verkleinen. De verwijdering van graffiti is opgedreven. Zones waar werkzaamheden plaatsvinden of die heringericht worden, worden bekleed om deze aantrekkelijker te maken.

14.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, wederom dank voor uw zeer gedetailleerd en uitgebreid antwoord. Ik hoop dat de federale politie snel de nieuwe voorstellen zal beoordelen, opdat men binnenkort het nieuwe politiecommissariaat kan inrichten.

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

15 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande aanwervingen bij de NMBS" (55041058C)

15 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recrutements prévus à la SNCB" (55041058C)

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

De NMBS kondigde aan op zoek te gaan naar 1.300 nieuwe medewerkers, waaronder vierhonderd treinbestuurders. Eveneens zijn er driehonderd treinbegeleiders en technici nodig om een goede uitvoering te kunnen geven aan het nieuwe vervoersplan dat recent werd uitgerold.

Is de minister van oordeel dat de personeelscapaciteit bij de NMBS op dit ogenblik voldoende is om het nieuwe vervoersplan van december 2023 nauwgezet te kunnen uitvoeren?

Zo ja, zal zich dit vertalen in een verbetering van de stiptheid?

Zo neen, omwille van welke reden werd het nieuwe vervoersplan dan toch, ondanks onvoldoende personeelscapaciteit, opgestart?

15.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, het klopt dat de NMBS in 2024 opnieuw massaal aanwerft. Dit jaar wordt er gezocht naar 1.300 nieuwe medewerkers, hoofdzakelijk voor operationele functies, zoals treinbestuurders, treinbegeleiders en technici. Het gaat daarbij om meer dan louter vervangingen, want voor het tweede jaar op rij wil de NMBS het aantal medewerkers op het terrein sterk uitbreiden.

In 2023 slaagde de NMBS er dankzij vele inspanningen in om 1.600 vacatures in te vullen. Alle vacatures invullen is niet eenvoudig in deze krappe arbeidsmarkt. Er worden dan ook continu inspanningen geleverd, gaande van talloze aanwervingscampagnes, jobdagen en aanwezigheid op jobbeurzen tot samenwerkingen met de VDAB, Forem, Actiris en Bruxelles Formation. De massale aanwervingen in operationele functies zijn nodig om het treinaanbod verder te kunnen laten groeien en tegelijk de medewerkers op het terrein de nodige ademruimte te geven.

In 2023 werd hiervoor een grote stap gezet: voor het eerst in tien jaar werden meer mensen aangeworven dan er het bedrijf verlaten hebben. Concreet kwamen er bij de NMBS zo'n 300 operationele medewerkers bij, vooral treinbegeleiders, treinbestuurders en veiligheidsagenten. De personeelsuitdagingen blijven, zeker in Vlaanderen. Daarom blijft de NMBS ook volop aanwerven. Wij

volgen de situatie continu op, samen met de NMBS.

Zoals ik al zei tijdens de vergadering van de commissie voor Mobiliteit op 25 oktober 2023, de stiptheid is niet alleen mijn prioriteit, maar ook die van de NMBS en Infrabel. Er zijn verschillende oorzaken voor de vertragingen. Vaak vloeien zij voort uit incidenten waaraan de spoorbedrijven niets kunnen doen. Na jaren van ontoereikende investeringen en gebrek aan onderhoud van het net vergt de verbetering van de stiptheid een multidisciplinaire aanpak die aan de gang is.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van lithiumionbatterijen" (55041111C)

16 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de batteries lithium-ion" (55041111C)

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

In de Verenigde Staten waarschuwt men voor het gebruik van lithium-ion accu's, een kleine oplaadbare batterij voor elektrische voertuigen, die blijkbaar ernstige problemen kunnen veroorzaken. Zo zouden er op 2 weken tijd al acht branden ontstaan zijn door het gebruik van deze batterijen, die als tikkende tijdbommen worden omschreven.

Is de minister op de hoogte van de gevaren die verbonden zijn aan het gebruik van lithium-ion accu's?

Heeft de minister kennis van soortgelijke ongevallen/branden in dit land?

Welke maatregelen zal de minister nemen om de gevaren die ontstaan uit het gebruik van onveilige lithium-ion accu's te beperken?

16.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, ik ben me terdege bewust van de specifieke risico's van elektrische batterijen en in het bijzonder de lithiumionbatterijen. Net zoals op nog andere plaatsen in Europa zijn er in ons land al verschillende branden geweest met elektrische voertuigen, waarvan sommige werden veroorzaakt door *overheating* van de batterij. Er zijn echter geen aanwijzingen dat die branden verhoudingsgewijs talrijker zijn dan die met conventioneel aangedreven voertuigen. Als u meer informatie over dit onderwerp wenst, kunt u een vraag stellen aan de minister van Binnenlandse Zaken, mevrouw Verlinden, die verantwoordelijk is voor de brandweerdiensten.

De experts van mijn departement dragen bij tot de werkzaamheden die op Europees en internationaal niveau worden uitgevoerd om de huidige veiligheidsnormen aan te scherpen. Het gaat hierbij met name om UNECE-reglement 100 (United Nations Economic Commission for Europe) dat de naleving van specifieke technische vereisten voor elektrische voertuigen vereist, waaronder tests voor thermische schokken, brandbestendigheid, bescherming tegen kortsluiting van buitenaf en bescherming tegen oververhitting. Er wordt momenteel speciaal gewerkt aan een test met betrekking tot thermische propagatie in elektrische voertuigen.

16.03 Frank Troosters (VB): Ik dank u opnieuw voor uw accurate antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de btw op treintickets" (55041120C)

17 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la TVA sur les billets de train" (55041120C)

17.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, tijdens de voorbije legislatuur werd al meermaals gewag gemaakt van een afschaffing van de btw op treintickets. Tot op heden hebt u dat echter nog niet kunnen realiseren.

Volgens de media zou tijdens de recente discussies over de regels rond de bedrijfswagens dat voorstel tot afschaffing van de btw op treintickets opnieuw op de regeringstafel gelegen hebben.

Kunt u mij bevestigen dat dat voorstel tot afschaffing van de btw op treintickets opnieuw besproken werd binnen de regering? Zo ja, wat waren de reacties van uw regeringspartners? Wat is de stand van zaken? Ik heb intussen begrepen dat er toch een andere oplossing is gekomen.

Zal de door u zo gewilde afschaffing van de btw op treintickets nog deze legislatuur gerealiseerd worden? Blijft dat uw ambitie? Kunt u daarover garanties geven? Dat hebt u tot nu toe immers nog nooit gedaan.

Wat is de berekende financiële impact, dus de minderinkomsten, voor de federale overheid in 2024 indien de btw op treintickets zou worden afgeschaft, rekening houdend met de recente tariefverhogingen van 1 februari?

17.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, u weet dat ik alle hefbomen inzet om de shift naar duurzame verplaatsingen te versnellen. Dat weerspiegelt zich in het akkoord dat de federale regering vorige week bereikte over een eerlijkere mobiliteit voor alle werknemers, ook voor zij die geen gebruik kunnen maken van het derde-betalersysteem voor hun woon-werkverkeer. Zo zal het gunstiger worden voor heel wat werknemers in ons land om de trein te nemen naar het werk.

Ook wat de afschaffing van de btw op treintickets betreft, zal ik mij blijven inzetten. Daarover is er echter tot nu toe nog geen akkoord bereikt binnen de federale regering.

Voor uw vraag over de financiële impact van deze maatregel, verwijs ik u door mijn collega-minister, minister Van Peteghem, die bevoegd is voor financiën en dus ook voor de btw.

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

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

18 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe politiekantoor in Leuven" (55041176C)

- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De huurovereenkomst met de NMBS voor een wijkpolitiekantoor in Leuven" (55041284C)

18 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau commissariat à Louvain" (55041176C)

- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat de bail avec la SNCB pour un bureau de police de quartier à Louvain" (55041284C)

De **voorzitter**: Mevrouw Houtmeyers is niet meer aanwezig.

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

De stad Leuven gaat zijn wijkkantoor van de politie aan de Grote Markt verhuizen naar het kantoorgebouw van de NMBS aan het Martelarenplein. Het sloot hiervoor een huurovereenkomst met de NMBS af. Voor het gebouw dat voor 1,5 miljoen euro zal moeten gerenoveerd worden, wordt een maandelijkse huurprijs van 12.000 euro betaald.

Wat is de duur van de huurovereenkomst die werd afgesloten (aanvangs- en einddatum)?

Wat is de oppervlakte die gehuurd wordt?

Welke renovatiewerken dienen er aan het gebouw uitgevoerd te worden? Wie zal verantwoordelijk zijn

voor de praktische uitvoering van de renovatiewerken?

Welke afspraken werden er gemaakt met betrekking tot de verdeling van de renovatiekosten tussen de NMBS en de stad Leuven?

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de oppervlakte die gehuurd wordt bedraagt 1.087 m². De huurovereenkomst loopt van 1 december 2023 tot en met 30 november 2035 en kan worden verlengd mits voorafgaandelijk akkoord tussen partijen.

De stad Leuven neemt de renovatiewerken voor haar rekening en is verantwoordelijk voor de praktische uitvoering ervan. De plannen en gekoppelde werken dienen steeds ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de NMBS. Er is een gedeelde inkomzone met De Lijn die in overleg wordt gerenoveerd en ingericht. Op de private verdiepingen zullen renovatiewerken worden uitgevoerd door de stad Leuven. Dit houdt het volgende in: inrichting onthaal op de derde verdieping, inrichting van kleinere gesprekslokalen en vergaderzalen op de derde verdieping en de overige verdiepingen, inrichting van een beveiligde politiezone met bijbehorende backoffices, keuken, refter, kleedkamer, douches en beveiligde functie volgens de huisstijl van de politie.

De structurele ingrepen zijn beperkt. Er dient enkel een steektrap te worden voorzien naar de tweede en derde verdieping. De stad Leuven voorziet ook om op termijn warmtepompen te installeren en heeft hiervoor de toestemming om fotovoltaïsche panelen op het dak te plaatsen. De NMBS is uiteraard tevreden met de inplanting van een politiekantoor vlak bij het station, wat in het belang is van de veiligheid van de reizigers en het personeel. Wij hopen dat nog meer steden en gemeenten deze beslissing zullen nemen.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "Het advies van de NAR en de CRB over de tariefverhogingen bij de NMBS" (55041178C)

- **Chanelle Bonaventure** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De reacties op de verhoging van de NMBS-tarieven" (55041238C)

- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De verhoogde tarieven van de NMBS" (55041295C)

19 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'avis du CNT et du CCE sur les augmentations tarifaires à la SNCB" (55041178C)

- **Chanelle Bonaventure** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Les réactions suscitées par l'augmentation des tarifs de la SNCB" (55041238C)

- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'augmentation des tarifs de la SNCB" (55041295C)

19.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, in een gemeenschappelijk advies stellen de Nationale Arbeidsraad, de NAR, en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, de CRB, dat de verhoging van de tarieven door de NMBS niet bevorderlijk is om meer mensen in de trein te krijgen. Dat is op zich natuurlijk geen verbazende vaststelling. Beide organisaties wijzen erop dat de dienstverlening bij de NMBS verslechterd is. Ze verwijzen naar de slechtere stiptheidcijfers, het hoge aantal afgeschafte treinen en de aangescherpte compensatieregeling voor gedupeerde treinreizigers. Bijkomend stellen ze de verhoging van de parkeerabonnementen op de NMBS-parkings in vraag. De NAR en de CRB scharen zich daarmee achter de opmerkingen die wij in het verleden maakten.

Deelt u de mening van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven over de verslechterde dienstverlening bij de NMBS, meer bepaald inzake de ondermaatse stiptheidcijfers, het hoge aantal afgeschafte treinen en het aanscherpen van de compensatieregeling?

Welke maatregelen zal u nemen opdat de tariefverhoging van de NMBS de aangroei van het reizigersaantal niet zal afremmen?

19.02 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, depuis jeudi, la nouvelle grille tarifaire de la SNCB est d'application et le moins que l'on puisse dire est que la pilule ne passe toujours pas.

Dans un communiqué publié la veille, le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF) a ainsi regretté cette décision, au demeurant prise contre son avis. Au regard de la détérioration du service offert au fil de l'année 2023, il ne la comprend pas. Il pointe aussi le risque de perte de l'avantage compétitif du train au vu de la baisse du prix du carburant.

D'autres réactions négatives sont venues du Conseil National du Travail (CNT) et du Conseil Central de l'Économie (CCE). Ceux-ci estiment également que cela nuit à la position concurrentielle du rail.

Enfin je m'en voudrais de ne pas évoquer l'action symbolique et originale menée ce vendredi entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Zaventem, conjointement par la Fédération des étudiants francophones (FEF), les jeunes de la Fédération générale du travail de Belgique (FGTB), la Confédération des syndicats chrétiens de Belgique (CSC), ABVV Jongeren et Jong ACV, action visant à dénoncer l'impact de cette augmentation sur les étudiants et les jeunes en général, pour lesquels prendre le train devient de plus en plus souvent un luxe.

Monsieur le ministre, des contacts ont-ils été pris avec les organisations citées? Quelle est votre position quant à ces réactions?

Des réponses sont-elles envisagées face à l'augmentation des tarifs?

19.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, in 2023 stegen de prijzen van de NMBS al met 9 %. Begin februari 2024 kwam daar nog eens bijna 6 % bovenop. De trein nemen in België was al duur en wordt alleen maar duurder.

Vooraf voor jongeren zijn de prijsstijgingen vrij problematisch. Zij voerden dan ook actie door feest te vieren op de trein. Ze schonken er champagne en smeerden er toastjes met kaviaar omdat reizen met de trein volgens hen nu iets wordt voor de rijken. Dat was een leuke actie die onder meer aandacht vroeg voor hun voorstel van een jongerenticket. Dat is een ticket van 12 euro waarmee jongeren door heel België kunnen reizen.

Waarom zijn de prijzen voor een treinticket opnieuw gestegen, terwijl de dienstverlening daalt? Gaat u akkoord met deze prijsstijging?

Is het voorstel voor een jongerenticket een goed idee? Zal de NMBS dit voorstel bekijken? Welke impact zou een dergelijk ticket kunnen hebben op het aantal reizigers?

U zou binnen de regering proberen om de afschaffing van de btw op treintickets te bewerkstelligen. Hoeveel staat u daarmee? Zult u daar nog iets van terechbrengen tijdens deze legislatuur?

19.04 **Minister Georges Gilkinet**: Geachte leden, sinds drie-en-een-half jaar investeert deze regering op mijn initiatief om de trein terug op het spoor te zetten. Ja, ik erken de problemen die er momenteel zijn, maar we zijn op de goede weg. Treinmateriaal wordt besteld en geleverd, dagelijks wordt er gewerkt om dit op punt te stellen. Het aanbod wordt uitgebreid. De stiptheid blijft een absolute prioriteit. Ik volg dit ook voortdurend op met de spoorbedrijven.

Je me réjouis toujours des conseils que nous recevons sur la politique de mobilité, y compris de la part du Conseil Central de l'Économie et du Conseil National du Travail avec lesquels nous collaborons très bien, ainsi que du Conseil consultatif des usagers du rail que j'ai remis en place. Ils nous permettent d'affiner la politique. Je suis toujours ouvert à la consultation de toutes les personnes impliquées dans la politique de mobilité.

La SNCB a transporté 7 % de passagers en plus en 2023 par rapport à 2022. Même s'il y a encore du travail, ces chiffres sont plutôt une bonne nouvelle. Ils confirment que nous devons poursuivre sur notre lancée avec tout autant d'ambition que ces dernières années, afin d'étendre l'offre de trains et de renforcer la qualité.

Aantrekkelijke tarieven zijn vanzelfsprekend ook belangrijk voor de aantrekkelijkheid van de trein. De

NMBS beschikt op dat vlak over een welbepaalde autonomie binnen het onderhandelde kader van het openbaredienstcontract. De tarieven zijn jaarlijks geïndexeerd en volgen zo de inflatie.

C'est prévu contractuellement. Ce n'est pas neuf. Les deux dernières années ont vu une inflation très importante. Par contre, vu les résultats insuffisants en matière de performance, la possibilité d'augmenter au-delà de l'inflation n'a pas été appliquée et c'est bien normal ainsi. Par contre, les coûts de la SNCB augmentent avec l'inflation, notamment en fonction de l'indexation des salaires des travailleurs de la SNCB que je continuerai à défendre ainsi que l'évolution des prix de l'énergie.

Als minister zal ik actie blijven ondernemen om van de trein een voordelige keuze te maken. Ik verwijz ter zake ook naar de bereikte deal van vorige week om pendelen per trein of fiets nog aantrekkelijker te maken. Dat is eerlijke mobiliteit. Ik heb een oplossing gevonden voor werknemers die geen recht hebben op het derde-betalersysteem.

De NMBS bereidt een grote tariefhervorming voor die de trein goedkoper zal maken voor jongeren, ouderen en kleine groepen, met een extra korting gedurende daluren. Ik vind het belangrijk dat er extra aantrekkelijke tarieven voor dit publiek zijn. Daartoe zijn er garanties ingebouwd in het contract met de NMBS. De nieuwe tariefstructuur wordt bij de NMBS voorbereid met oog voor een eerlijker en leesbaarder ticketbeleid.

Je continue de défendre le principe de la TVA à 0 %. S'il faut revenir pour la cinquième ou sixième fois devant le gouvernement, je le ferai et, à la fin, je vais l'obtenir. De même que je défends le principe de la gratuité pour les jeunes jusqu'à 26 ans, comme cela a été réalisé en Région wallonne et en Région bruxelloise. Mais je dois constater avec vous qu'il n'y a pas d'accord jusqu'ici.

Madame Bonaventure, j'ai souri en regardant l'action de ces jeunes. J'ai été membre d'organisations de jeunesse, j'ai dépassé l'âge aujourd'hui. Je trouvais que c'était une manière intelligente et sympathique de marquer l'importance d'avoir une politique tarifaire attractive pour les jeunes. Elle le reste grâce aux formules Campus et autres et elle le sera encore plus dans le futur grâce au principe de la réduction généralisée des tarifs, pas uniquement pour les jeunes bénéficiaires de cartes famille nombreuse.

Je pense qu'il faut aller plus loin. Après avoir remis le train sur les rails, nous devons effectivement continuer les efforts pour rendre le train plus attractif pour les jeunes. C'est un engagement que j'ai déjà formulé, avec des avancées – pas aussi fortes que je le souhaiterais. Je suis persévérant en général.

19.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u deelt onze bezorgdheden en ik deel uw mening. De manier waarop is origineel. Ik zie liever een feestprotest dan dat een trein wordt afgebroken of volgespoten. We wachten verder af hoe een en ander zal evalueren inzake reizigersaantallen.

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

Je pars du principe que les tarifs ne peuvent pas être augmentés quand le service n'est pas à la hauteur. Les navetteurs sont évidemment de plus en plus énervés. Je vous ai entendu sur la ponctualité. Je sais que vous êtes conscient des préoccupations de ceux qui ont besoin du train pour rejoindre leurs activités quotidiennement.

Je vous félicite pour l'accord concernant les travailleurs navetteurs. J'ai bien entendu les différents éléments que vous avez apportés par rapport à la réforme de la grille tarifaire annoncée. J'espère que les mesures concernant les jeunes, les familles et les aînés seront confirmées bientôt.

Je voudrais peut-être aussi ajouter que mon groupe vous soutient évidemment et vous rejoint dans vos différentes préoccupations et propositions vis-à-vis des publics jeunes qui utilisent le train.

19.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, met elke tariefverhoging van de NMBS worden steeds meer groepen uitgesloten. Het probleem van het openbaar vervoer dat altijd duurder wordt, is een probleem van de huidige regering. De huidige regering heeft er in de nieuwe beheersovereenkomst immers voor gezorgd dat de prijsverhogingen er komen. Vooral nu, in tijden van toenemende inflatie en weinig werkzekerheid voor jongeren, is de prijsstijging problematisch. Dat geven de jongerenverbonden ook aan. Diezelfde actievoerders melden ons dat er vandaag studenten zijn die

jaarlijks meer dan 500 euro vervoerkosten moeten betalen. Vooral studenten die hun eigen studie bekostigen, worden hard getroffen door elke prijsstijging.

Wij streven naar betaalbaar en toegankelijk onderwijs. Daarbij hoort eveneens betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer. Bovendien benadrukken de jongerenvakbonden dat de tariefverhoging niet alleen ingaat tegen sociale doelstellingen maar ook tegen de klimaatdoelstellingen die België centraal moet stellen. Indien wij willen dat meer mensen de trein nemen, moeten wij er effectief voor zorgen dat de prijzen lager zijn. Wij steunen dan ook het voorstel van de jongerenorganisatie om een vast bedrag voor de jongeren vast te leggen.

Het is duidelijk dat Vivaldi het onvoldoende opneemt voor de vele jongeren en studenten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De transparantie over investeringen bij de NMBS" (55041241C)**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De transparantie over de investeringen door de NMBS" (55041249C)**

20 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La transparence sur les investissements à la SNCB" (55041241C)**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La transparence sur les investissements à la SNCB" (55041249C)**

20.01 **Tomas Roggeman (N-VA):** Mijnheer de minister, in het ondernemingsplan van de NMBS en ook in uw beleidsplannen van de afgelopen jaren wordt in grote bedragen voorzien voor investeringen in de toegankelijkheid van de stations.

In het ondernemingsplan, dat reikt tot 2032, over een periode van tien jaar, gaat het om 788 miljoen euro. Ik probeer al een tijdje te achterhalen hoe en waar dit geld besteed wordt. Het gaat om een periode die intussen al 10 % afgelopen is. Men zou toch mogen weten waar dat geld besteed is, werd en wordt. Ik tracht daar, door verschillende vragen te stellen, duidelijkheid over te krijgen.

Op mijn eerste schriftelijke vraag hebt u geantwoord dat dit staat opgenomen in de presentaties van de Roadshows. Ik heb die presentaties doorlopen, maar het staat er niet in. Ik heb u dan een tweede schriftelijke vraag gesteld. Toen antwoordde u dat het staat in de rapportering van de NMBS aan de FOD Mobiliteit. Oké, dat kan goed zijn, maar ik heb geen inzage in die rapportering van de NMBS aan de FOD Mobiliteit. Ik moet blijkbaar drie keer dezelfde vraag stellen. De derde keer probeer ik het mondeling. Ik wil duidelijkheid krijgen over de besteding van die honderden miljoenen euro's.

Waar worden die uitgegeven? Hoe worden die uitgegeven? Aan welke projecten? In welke stations? Ik wil daar toch duidelijkheid over krijgen. Het gaat over 788 miljoen euro, dat is toch een bedrag waarover het Parlement geïnformeerd mag worden, meen ik. Hoe worden die bedragen uitgegeven? Waarom is het zo moeilijk daar duidelijkheid over te krijgen?

20.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Roggeman, de NMBS zal inderdaad 788 miljoen euro investeren in autonome toegankelijkheid voor de tien komende jaren. Dit wil zeggen, de verhoging van de perrons, de liften enzovoort. U kent de doelstellingen.

Het zwaartepunt van de investeringen ligt in de eerste helft van het plan, tussen 2023 en 2027, met circa 60 % van het totale budget. Het totale budget per jaar is terug te vinden in het meerjaren-investeringsplan zoals dit werd opgenomen als bijlage bij het openbaredienstcontract. Deze informatie is dus toegankelijk voor u en voor het brede publiek.

Ik verwijs ook naar artikel 53 van het openbaredienstcontract, ik citeer: "De snelheid en de schaal van de transitie naar deze doelstelling wordt uitgestippeld in het Nationaal Uitvoeringsplan Toegankelijkheid. Dit plan wordt door de Staat en door de FOD Mobiliteit uitgewerkt in overleg met de NMBS, de infrastructuurbeheerder, de andere spoorwegondernemingen, de betrokken plaatselijke

vervoersautoriteiten en de representatieve gebruikersverenigingen."

De autonome toegankelijkheid van de perroninfrastructuur is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Infrabel en de NMBS. De in december 2022 goedgekeurde investeringsplannen van de NMBS en Infrabel betreffen alle investeringen in spoorinfrastructuur en rollend materieel. Het betreft in hoofdzaak alle L-stations, de stations opgenomen in het SMIP, het gewestelijke prioriteiten- en relanceplan en opportuniteitswerken als gevolg van spoorvernieuwingen.

De NMBS stelt tot slot dat de wetgeving op de overheidsopdrachten haar in deze fase niet toelaat om geraamde bedragen per project te geven voor de tien komende jaren. Ik ben echter altijd bereid antwoorden te geven voor specifieke en lokale projecten. Dat doe ik elke commissie, zonder iets te verbergen. Om antwoord te kunnen geven, moeten zij echter beschikbaar zijn. Wij hebben vergunningen nodig en coördinatie tussen Infrabel en de NMBS. Als er een duidelijke vraag is over het station van Lokeren of Tienen, geef ik graag antwoord in functie van de elementen waarover in beschik.

20.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Als ik het goed heb begrepen, kunt u geen precieze bedragen meedelen door de wet op de overheidsopdrachten.

20.04 Minister **Georges Gilkinet**: Voor elk project moet een aanbod gedaan worden. Het gaat over grote bedragen, 788 miljoen euro. Er is een traject, maar er is steeds een gunning nodig om de exacte kosten te kennen. U begrijpt wel dat we niet precies kunnen zeggen wat we in de volgende drie jaar zullen doen. Dat is logisch.

20.05 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik dacht toch dat het de bedoeling was dat zo'n budget ergens op gestoeld was en dat er in een budget per project wordt voorzien? Daarover kan toch gecommuniceerd worden? Uiteraard weet u niet op voorhand wel bedrag uitgegeven zal worden, maar er moet toch een kostenraming zijn? U kunt toch geen project aanvatten in station X met de gedachte dat u wel zult zien waar u uitkomt? Ik vermoed toch dat er een budget wordt opgemaakt?

Als het moeilijk is om budgetten per station te bezorgen, zal ik u voor de vierde keer een vraag stellen om tenminste de lijst met projecten voor de komende jaren te bekomen. Als u geen bedrag per station kunt geven, dan toch tenminste wel de projecten zelf, zodat we weten wat er de komende jaren te gebeuren staat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 **Samengevoegde vragen van**

- **Pieter De Spiegeleer** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De wachtzaal in het station Burst (vandalisme en toekomst)" (55041250C)

- **Pieter De Spiegeleer** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het stationsgebouw van Burst" (55041281C)

21 **Questions jointes de**

- **Pieter De Spiegeleer** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La salle d'attente de la gare de Burst (vandalisme et avenir)" (55041250C)

- **Pieter De Spiegeleer** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'avenir du bâtiment de la gare de Burst" (55041281C)

21.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mevrouw de voorzitter, ik verwijs naar mijn vragen zoals ze schriftelijk zijn ingediend.

Dat het station van Burst - ondanks haar belangrijke functie in de regio - te lijden heeft onder de strategie en de keuzes van de NMBS inzake haar stationsfaciliteiten is niet nieuw. Het sluiten van de loketten, het uitstellen van de perronverhoging enz. zijn daar al bekende voorbeelden van.

Ook vandalisme, fietsdiefstallen en sluikstorten schaden de aantrekkelijkheid van het station in het algemeen, maar recent en meer specifiek die van de wachtzaal.

Onlangs werd immers vastgesteld dat de reeds ingekrompen wachtruimte slachtoffer werd van vandalisme.

Bovendien zou er ook een herinrichting van de wachtzaal gepland zijn.

Is de schade aan de wachtzaal vastgesteld? Heeft de NMBS klacht ingediend? Zijn eventuele daders geïdentificeerd?

Wanneer staan de werken m.b.t. de herinrichting/opwaardering van de wachtzaal gepland en wat mag de reiziger van deze herinrichting verwachten?

Eerder deze legislatuur (tweede semester 2022) gaf u aan dat het stationsgebouw van Burst één van de voorbeelden is van stationsgebouwen die de NMBS niet meer nodig heeft voor haar openbare dienst. De spoorwegmaatschappij zou onderzoeken of ze het gebouw wenst te behouden binnen het kader van eventuele toekomstige ontwikkelingen. Een eventuele concessie zou ook tot de mogelijkheden behoren. De lokale overheden van de gemeente zouden al geruime tijd op de hoogte zijn van de onzekere situatie.

Wat is de stand van zaken op heden wat de toekomst van het stationsgebouw in Burst betreft?

Wenst de NMBS het gebouw te behouden?

Wenst de NMBS het gebouw in concessie te geven?

Heeft de gemeente Erpe-Mere een concrete visie ter zake? Zo ja, welke? Op welke manier en wanneer werd deze aan de NMBS kenbaar gemaakt?

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, om de beschreven problemen het hoofd te bieden is de mobilisatie van de civiele maatschappij nodig en een bijdrage van alle betrokken actoren, zoals de lokale overheden en politie. De NMBS reikt hen daartoe de hand.

Specifiek voor Burst werd recent melding gemaakt van een gebroken raam in de wachtzaal. Indien dit een ander geval van vandalisme betreft, hebben wij meer specifieke info nodig om dit te onderzoeken. Alle gevallen van vandalisme worden volgens de interne afspraken verwerkt. Indien nodig, wordt hiervoor systematisch klacht ingediend. De wachtzaal van Burst was in goede staat en staat niet ingepland om heringericht te worden. De NMBS heeft recent bijvoorbeeld de zitbanken nog aangepakt om deze op te waarderen.

Betreffende het stationsgebouw zelf zijn er heden geen projecten voorzien. Het station van Burst is momenteel grotendeels in gebruik genomen door Infrabel, waardoor er geen commerciële activiteiten kunnen worden geïntegreerd.

Wat de visie van de gemeente betreft, die vraag dient aan de lokale verantwoordelijke te worden gesteld.

21.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, die vaststelling van schade als gevolg van vandalisme was de concrete aanleiding tot mijn vragen en bedenkingen.

U bevestigt dus dat het station van Burst, net als vele andere stations, zijn commerciële functie nooit zal terugkrijgen. U bevestigt ook dat er sinds 2022, toen u een soortgelijk antwoord gaf op mijn vraag, langs geen enkele kant iets bewoog.

Net zoals dat in verschillende geledingen van de maatschappij het geval is, geldt ook voor stationsgebouwen of voor het openbaar vervoer in het algemeen dat stilstaan achteruitgaan is. Het stationsgebouw van Burst takelt af en de wachtzaal is daar een spijtig voorbeeld van. In uw antwoord noemde u ze nog behoorlijk, maar de reiziger heeft daar een ander beeld van.

Het Vlaams Belang vindt de ambitie om meer reizigers op de trein te krijgen nobel, maar als dat met gebrekkige infrastructuur, stationsgebouwen en faciliteiten en met gebrekkig materieel moet gebeuren, dan vrees ik dat dit nooit zal lukken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55041267C, 55041268C, 55041269C, 55041272C, 55041274C en 55041275C van mevrouw Verhaert zijn op haar verzoek uitgesteld. Vraag nr. 55041285C vervalt

aangezien mevrouw Houtmeyers niet aanwezig is en de vraag nr. 55041302C van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.08 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17 h 08.*