

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

du

MERCREDI 28 FEVRIER 2024

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 28 FEBRUARI 2024

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 25 et présidée par M. Tomas Roggeman.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door de heer Tomas Roggeman.

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

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

01 Actualiteitsdebat over de nieuwe tarieven van de NMBS en toegevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het seniorenticket bij de NMBS" (55041317C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van het tarievenbeleid van de NMBS" (55041356C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe tarievensysteem van de NMBS" (55041393C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe tariefsysteem van de NMBS" (55041415C)

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefwijzigingen bij de NMBS" (55041535C)

- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het seniorenticket bij de NMBS" (55041606C)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de tarieven van de NMBS" (55041629C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefhervorming bij de NMBS" (55041700C)

01 Débat d'actualité sur les nouveaux tarifs de la SNCB et questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le billet pour seniors de la SNCB" (55041317C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme de la politique tarifaire de la SNCB" (55041356C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau système de tarification de la SNCB" (55041393C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau système de tarification de la SNCB" (55041415C)

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme tarifaire de la SNCB" (55041535C)

- Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le billet seniors proposé par la SNCB" (55041606C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme des tarifs de la SNCB" (55041629C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les modifications tarifaires à la SNCB" (55041700C)

01.01 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le président, monsieur le ministre, une grande réforme de la politique tarifaire est en cours à la SNCB. Vous avez toujours affirmé que cette réforme serait plus avantageuse et plus équitable pour les usagers, pour tous les usagers. C'est effectivement la manière

dont la SNCB nous a présenté son projet. Mais pour nous, ce projet reste flou. Il inquiète de nombreux voyageurs, surtout les voyageurs des régions que j'appelle "périphériques".

De manière générale, on a bien compris que les tarifs en heures creuses seraient plus intéressants. Ce n'est cependant pas pendant les heures creuses que la plupart des usagers ont besoin de prendre le train, surtout dans les régions périphériques. En effet, quand on est en périphérie, on part parfois en heures creuses pour arriver un peu plus au centre en heures de pointe.

La mobilité est une nécessité dans la plupart des cas. C'est plus qu'un loisir. Dans tous les cas, vous faites tout pour favoriser les transports en commun, par rail en particulier.

Par ailleurs, si le tarif senior sera désormais utilisable avant 9 heures, comme c'est le cas pour les Go Pass, qui jadis ne l'étaient pas, le montant à payer variera en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Il sera fixé à 60 % du prix plein. Pour certains trajets aller-retour, cela fera exploser le tarif senior actuel jusqu'à quatre fois son tarif initial.

Les familles nombreuses verront aussi des augmentations importantes de leur tarif, même jusqu'à 15 % des tarifs actuels, si j'en crois les différentes études et réactions de la population.

Monsieur le ministre, mes questions sont claires. Pouvez-vous garantir que la réforme en cours sera plus avantageuse qu'aujourd'hui pour tous les publics en heures de pointe (seniors, étudiants, enfants de familles nombreuses monoparentales, actuels bénéficiaires de la carte famille nombreuse, etc.)?

Quel sera le montant plafonné (à euros constants) du tarif senior hors heures creuses?

Pouvez-vous donner plus d'informations sur les "rabais fidélité" qui seront attribués aux clients réguliers?

Je ne cesse de répéter, monsieur le ministre, que je compte vraiment sur votre poids ministériel pour que la SNCB reste sérieuse au niveau des tarifs.

01.02 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le contrat de service public de la SNCB prévoit, au plus tard pour mars 2025, de réformer les tarifs, et notamment les offres destinées aux seniors et aux jeunes. Cette réforme suscite de vives inquiétudes auprès des associations de navetteurs, étant donné le risque de voir cette réforme faire grimper les offres régulées.

La seule disposition reprise dans le contrat de service public consiste en une réduction de 40 % sur le tarif des billets standard, à la fois pour les seniors et les jeunes. À cela devraient s'ajouter d'autres avantages, mais ceux-ci doivent encore être arrêtés. En l'état, une réduction unique de 40 % s'avérerait financièrement désavantageuse pour les déplacements longs. Ceci, couplé au manque d'informations sur l'ensemble de la réforme, justifie pleinement l'inquiétude des associations.

Monsieur le ministre, où en est l'élaboration de cette réforme? Dans quelle mesure êtes-vous impliqué dans ce projet?

Le tarif senior pour les plus de 65 ans – qui coûte actuellement 8,3 euros le trajet – et le Youth Multi – qui est à 6 euros le trajet – pour les étudiants de moins de 26 ans, sont deux offres tarifaires fixes qui devraient être supprimées et remplacées par un montant variable, à savoir une réduction de 40 % sur le prix d'un billet standard. La SNCB a précisé qu'une seconde offre allait être proposée, sous la forme d'une carte avantage supplémentaire d'un montant de quelques euros, qui devrait elle aussi accorder une réduction de 40 %.

Les informations qui ont été communiquées à ce sujet sont assez floues, et appellent plusieurs questions: qui pourra en bénéficier? Quel en sera le prix, pour quelle période? Comment sera calculée cette seconde réduction de 40 %? Sera-t-elle valable tout au long de la journée?

Pourriez-vous également faire le point sur l'ensemble des autres avantages cumulables pour les jeunes et les seniors? Il y a environ un an, vous évoquiez l'idée d'un montant maximal, pour éviter que les voyageurs soient désavantagés en cas de longs trajets. Récemment, la SNCB a indiqué que cette option n'était qu'à l'étude. Pouvez-vous nous faire le point sur la question?

La multiplication des offres cumulables semble *a priori* complexifier le cadre existant et en réduire la lisibilité. Pouvons-nous avoir votre retour à ce sujet? Des initiatives en matière de communication sont-elles dès à présent envisagées?

Le tarif familles nombreuses devrait également être effacé de la grille tarifaire. Pouvez-vous nous informer des avantages dont pourraient profiter les bénéficiaires actuels?

Enfin, avez-vous rencontré les associations? Celles-ci sont-elles impliquées dans l'élaboration de la réforme?

01.03 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, vele ouderen zijn ongerust over de aangekondigde afschaffing van het forfaitaire seniorenticket door de NMBS. Overeenkomstig het beheerscontract zal voor 65+'ers een korting van 40 % op een standaard tweedeklasticket worden gegeven. Daardoor zullen langere trajecten duurder worden. Een reis van Antwerpen naar Oostende zal voor senioren 26,16 euro kosten in plaats van 8,30 euro nu. Dat komt neer op een verdrievoudiging van de prijs.

Ouderenorganisaties als S-Plus, GroenPlus, de Vlaamse Ouderenraad en OKRA zijn daar bezorgd over. Zulke prijsverhogingen zijn voor de ouderenorganisaties volstrekt onaanvaardbaar en onredelijk. Hiermee stimuleert men ouderen om voor langere trajecten weer de auto te nemen, aangezien ze daardoor goedkoper af zijn. Dat heeft een hoop nefaste gevolgen voor de verkeersveiligheid, het klimaat en de files.

S-Plus, GroenPlus en OKRA werkten aan een voorstel dat in de tariefstrategie van de NMBS zou moeten passen. De NMBS wil voorlopig niet afwijken van haar strategie om ouderen fors meer te laten betalen voor een treinrit. De ouderenorganisaties stellen een eenheidstarief en -abonnement voor voor de vier openbaarvervoermaatschappijen in België.

Hoe kijkt u naar dat voorstel? Is dat haalbaar en tegen wanneer? Welke prijsstrategie zal de NMBS hanteren specifiek voor senioren? Welke formules werden er tot nu toe al uitgewerkt?

01.04 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de nieuwe beheerscontracten zijn in december 2022 goedgekeurd. Daarin is een wijziging van de tariefstructuur overeengekomen, die overzichtelijker moet zijn en de NMBS ook meer ruimte moet geven om de tarieven zelf te bepalen. De nieuwe tariefformules moeten volgens het contract ingaan 26 maanden na de inwerkingtreding van de beheersovereenkomst. Nieuwe tarieven betreft een complex werk en vergt vele aanpassingen, die moeten gebeuren achter de schermen. Daarom is de NMBS dan ook al volop bezig met deze tariefformules vorm te geven.

In de nieuwe beheersovereenkomst wordt er voor ouderen en jongeren niet langer in een vast tarief voorzien maar in een tariefvermindering van 40 % op het tarief van een standaardticket in tweede klas. De voorwaarden die voorheen gekoppeld waren aan de tickets voor deze doelgroepen, verdwijnen. Dat heeft reeds tot heel wat ongerustheid geleid. Nu betalen bijvoorbeeld ouderen voor een heen-en-terugticket 8,30 euro. Zij vrezen dat ze met de tariefherziening meer zullen moeten betalen, wanneer zij alleen kunnen gebruikmaken van de reductie van 40 %.

Tijdens de hoorzitting op 24 mei 2023 maakte de vertegenwoordiger van de NMBS zich sterk dat de ouderen en jongeren die regelmatig met de trein rijden, net zullen winnen bij de nieuwe tariefstructuur, dit doordat er bovenop de reductie, die van 40 % die vastgelegd is in de beheersovereenkomst, een systeem van extra reductie zal uitgewerkt worden door de NMBS. Het gaat dan bijvoorbeeld over wie buiten de piek rijdt, reizigers die vaker gebruik maken van de trein of een maximumtarief voor lange afstanden. Tijdens de hoorzitting sprak de vertegenwoordiger van de NMBS van een extra reductie van 30 tot 40 %. Ook u verklaarde in de pers dat de jongeren en senioren in het nieuwe tariefaanbod juist zullen winnen.

Kunt u reeds meer duidelijkheid geven over de nieuwe tariefstructuur? Indien niet, wanneer zal er meer duidelijkheid komen daarover?

Van welke tariefverminderingen zullen ouderen en jongeren kunnen gebruikmaken in de nieuwe

tariefstructuur? Zullen jongeren en ouderen, zoals u eerder verklaarde, ook echt winnen in dit nieuwe tariefaanbod?

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

De NMBS krijgt felle kritiek van ouderenverenigingen op haar plannen om het tarievensysteem te hervormen. In haar nieuwe tarievengeamma dat de NMBS in 2025 zal introduceren wil ze de huidige forfaitaire prijzen voor senioren en jongeren laten verdwijnen. In ruil zouden deze doelgroepen een korting van 40 procent krijgen op het standaardtarief tweede klasse dat voor een rit aangerekend wordt. Indien men toch goedkoper wil reizen met de trein wordt men verplicht een voordeelkaart aan te schaffen die extra korting kan opleveren, doch enkel tijdens de daluren.

Deelt de minister de kritiek van de seniorenverenigingen dat met de trein reizen over een langere afstand in de toekomst flink duurder zal worden?

Zijn de door de NMBS geplande aanpassingen aan hun tarievensysteem conform de afspraken die de minister met de NMBS vastlegde in de beheersovereenkomst? Zo neen, waarom niet? Tegen welke bepalingen wordt volgens de minister een inbreuk gepleegd?

Werden de nieuwe tariefplannen bij de NMBS al besproken en/of goedgekeurd door de Raad van Bestuur? Zo ja: werd de minister hiervan in kennis gesteld en desgevallend door wie?

Zullen de geplande tariefhervormingen van de NMBS de doelstelling tot het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer per trein ten goede komen? Zo neen, waarom niet?

Bestaan er nog mogelijkheden (en zo ja, welke?) om één en ander bij te sturen inzake de geplande tariefwijzigingen bij de NMBS? Zullen desgevallend de seniorenverenigingen hierbij van kortbij betrokken worden?

01.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, collega's, exact een jaar geleden hebben we in deze commissie exact hetzelfde debat gevoerd. Ongeveer een jaar geleden, op 3 februari 2023, hebt u, mijnheer de minister, het volgende geplaatst op X: "Ik herhaal: jongeren en senioren gaan in het nieuwe tariefaanbod winnen. Voor lange afstanden komt er een maximumprijs die vergelijkbaar is met de huidige prijs van de Go Pass of het seniorticket." Daar bestaat nu ongerustheid over bij jongeren en ouderen, een jaar na het debat waarin u beloofd hebt dat zij in de toekomst nooit meer zullen betalen dan vandaag. Meer zelfs, u hebt beloofd dat zij door de combinatie van verschillende kortingssystemen minder zullen betalen dan vandaag.

Mijnheer de minister, houdt u zich aan die belofte? Kunt u die uitspraak nogmaals herhalen? Dat de maximumprijs die ze in de toekomst zullen betalen niet hoger zal zijn dan de prijs van een seniorticket of een Go Pass, in eender welke omstandigheid?

Wanneer wordt er een beslissing genomen over een hervorming van de tarieven? Gebeurt dat nog in deze legislatuur of niet?

Vorig jaar in juni hebben we, op mijn voorstel, met het Parlement een resolutie goedgekeurd. Daarin staat dat er een initiatief zou worden genomen om, samen met de gewestministers en de gewestelijke vervoersmaatschappijen, de invoering te onderzoeken van een combiticket met een forfaitaire prijs, naar Oostenrijks of Duits model. Mensen kunnen daar in het hele land voor een lage prijs onbeperkt verschillende vormen van openbaar vervoer van verschillende aanbieders gebruiken. Welke stappen zijn er sinds juni ondernomen ter uitvoering van die resolutie?

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik geef u het woord voor een allicht uitgebreid antwoord op de vele vragen.

01.07 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, ik heb inderdaad een uitgebreid antwoord over dit zeer belangrijk onderwerp, dat volgens mij veel positieve perspectieven inhoudt.

Chers collègues, une réforme tarifaire est effectivement en préparation au niveau de la SNCB, pour

entrer en vigueur dans le courant de l'année 2025, conformément au planning fixé dans le contrat de service public, dont les derniers arbitrages devront être adoptés par le conseil d'administration de la SNCB dans le deuxième semestre 2024. Les principes essentiels en sont déjà connus. Je vais les réexpliquer ici, sachant que l'objectif est bien de rendre le train plus attractif.

Je confirme le principe de tarifs beaucoup plus intéressants qu'aujourd'hui, la perspective étant d'augmenter le nombre de voyageurs pour aboutir *in fine* à un volume de recettes équivalent à celui d'aujourd'hui. Autrement dit, davantage de voyageurs, pour un prix moyen par voyage diminué.

Je précise également que cette réforme ne vise pas les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, qui sont réglés par le système du tiers payant pour environ 70 % des travailleurs qui voyagent gratuitement, 80 % du coût étant pris en charge par les employeurs et les 20 % restant par l'État fédéral. En outre, nous avons supprimé le plafond d'intervention. Pour les travailleurs ne bénéficiant pas du système du tiers-payant, des discussions sont en cours au sein du Conseil National du Travail (CNT), avec le soutien du gouvernement, à mon initiative, pour diminuer la part à prendre en charge par les travailleurs.

De même, les formules d'abonnement pour les étudiants et la carte Campus seront maintenues, comme la gratuité pour les enfants accompagnés, jusque 12 ans.

Eind 2022 hebben wij met de NMBS een openbaredienstcontract gesloten. Dat contract bepaalt het kader waarbinnen de NMBS in de periode 2023-2032 zal evolueren. Een van de belangrijke doelstellingen van dat contract is de toename van het aantal treinreizigers met 30 % tegen 2032. Alle initiatieven die wij met de NMBS nemen, moeten in dat kader passen. Wij hebben er dus alle belang bij en de intentie om aantrekkelijke tarieven te kunnen voorleggen aan alle reizigers. Het doel is meer reizigers, die bovendien ook vaker de trein zullen nemen.

Ce qui est en préparation en matière tarifaire va dans cette direction: des tarifs plus attractifs pour attirer davantage de voyageurs et rendre nos entreprises ferroviaires plus performantes, puisque les trains seront mieux remplis.

Het doel is dus om de aantrekkelijkheid van de trein te vergroten door het product- en tariefgamma aan te passen. Om dit nieuwe aanbod uit te tekenen, heeft de NMBS zich op verschillende klantenstudies gebaseerd. Ook inconsistenties en obstakels die het de reiziger moeilijk maken om het goedkoopste tarief te kiezen, werden weggewerkt.

Er vond ook overleg plaats tussen de NMBS en de betrokken organisaties zoals OKRA, GroenPlus, Ligue des familles en jongerenorganisaties. Dat is uiteraard essentieel in deze hervorming.

J'ai moi-même rencontré ces différents acteurs qui sont inquiets – et je le comprends tout à fait – par rapport à ces changements et à certains éléments de cette réforme. Ils sont demandeurs de précisions et d'ajustements par rapport au projet en préparation. Je leur ai apporté toutes les informations disponibles à ce sujet et le dialogue est permanent, même si je comprends que le changement puisse faire peur et inquiéter.

Het nieuwe tariefaanbod dat in 2025 zal worden geïmplementeerd vertaalt in elk geval de ambitie van het nieuwe contract: de algemene groei in het vrijetijdssegment, het stimuleren van reizen tijdens de daluren, het doen stijgen van de frequentie en aanzienlijke kortingen bieden aan jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming (RVT).

Het baseert zich op een aantal principes. Ten eerste willen we de reiziger de beste prijs bieden door de arbitrage tussen het aantal mogelijke tarieven te beperken. De forfaits worden dus vervangen door kortingen in percentages. Hierdoor kunnen deze kortingen worden toegepast op alle afstanden. We willen globaal genomen ook aantrekkelijke prijzen behouden voor iedereen en steeds zeer aantrekkelijke tarieven garanderen voor de specifieke en prioritaire segmenten die bijzondere aandacht vereisen, zoals jongeren, senioren en mensen met een verhoogde tegemoetkoming.

Pour ces clients, une réduction de base est appliquée à tous leurs voyages quelle que soit l'heure, et sur l'ensemble du ticket, y compris sa partie fixe. Je rappelle que les réductions actuelles ne s'appliquent que sur la partie variable du ticket. Cette réduction est reprise dans le contrat de service public, comme

vous l'avez signifié. Cela conduira au fait que huit fois plus de jeunes qu'aujourd'hui vont avoir accès à une réduction directe, sur simple présentation d'une carte d'identité indiquant qu'ils ont moins de 26 ans, quelle que soit leur situation familiale, notamment s'ils sont issus de familles monoparentales. Cela signifie également que les aînés auront droit à une réduction quelle que soit l'heure de départ, la réduction actuelle étant limitée aux voyages débutant après 9 h. M. Arens l'a régulièrement souligné. C'était pour nous une priorité de trouver des solutions plus attractives pour ceux qui partent tôt.

Pour le public le plus fragilisé, évidemment, cette première réduction – puisque ce n'est pas la seule – sera plus facile d'accès puisqu'il aura droit à une carte qui rendra la réduction automatique.

Daarbovenop zal de NMBS nog betere prijzen aanbieden in geval van een hogere frequentie van reizen en voor reizen buiten de piekuren. Er zal een NMBS-voordeelkaart worden aangeboden om mensen aan te moedigen vaker de trein te nemen. Verschillende spoorwegoperators maken al gebruik van een dergelijk mechanisme, zoals de Deutsche Bahn of de NS. Deze kaart zal recht geven op heel voordelige tarieven buiten de piekuren tijdens de week en tijdens alle weekends. Deze modaliteit komt zowel de klanten te goed, die een lager tarief betalen, als de NMBS, die het gebruik van de trein wil stimuleren op de momenten dat de treinbezetting lager ligt. Deze kaart zal beschikbaar zijn voor alle reizigers, met een aangepaste versie voor senioren, jongeren en RVT'ers, die dus buiten de piekuren een extra korting krijgen bovenop de 40 %, wat ook belangrijk is.

Pour ces publics – les aînés, les jeunes et les bénéficiaires de l'intervention majorée –, la combinaison des deux réductions va conduire à des tarifs encore beaucoup plus avantageux. Pour les autres voyageurs qui ne relèvent pas de ces trois catégories, cette réduction en heures creuses constitue également une nouveauté positive, qui va contribuer à renforcer l'offre de trains.

Ainsi, un usager de 26 à 64 ans qui circule actuellement en semaine paie le prix plein. Une fois que cette réforme sera entrée en vigueur, ces usagers pourront, à partir de 9 h du matin, bénéficier d'une réduction substantielle, et le nombre de bénéficiaires va donc exploser. J'ai parlé de huit fois plus de jeunes et, en l'occurrence, ce sont 100 % de personnes en plus qui bénéficieront de réductions en heures creuses.

Daarnaast wordt er ook een maximumtarief bepaald voor reizigers die lange afstanden afleggen. Door een voordeelkaart te combineren met een extra korting op het standaardticket buiten de piekuren en met een maximumprijs op alle tijdstippen, ook tijdens de piekuren, zorgt de kaart ervoor dat klanten die momenteel forfaitaire producten gebruiken, blijven profiteren van een aantrekkelijke maximumprijs op zeer lange afstanden, terwijl ze ook kortingen krijgen op kortere reizen. Tot slot zal een nieuw tarief worden ingevoerd voor kleine groepen vanaf 4 personen tijdens het weekend en buiten de piekuren.

C'est vrai qu'il subsiste de nombreuses incertitudes car le système est nouveau et il faut du temps pour l'intégrer et l'expliquer. De même, les seniors nous font part de leurs inquiétudes pour ce qui concerne le remplacement de l'actuel senior ticket, qui est très populaire – ce dont je me réjouis – car ce ticket encourage nos aînés à rester actifs et à prendre le train, ce qui est salutaire en matière de santé publique et de santé mentale. Il faut effectivement encourager les aînés à continuer à voyager une fois que leur vie professionnelle est derrière eux.

De tekortkoming van het huidige Senior Ticket of het Youth Ticket is dat tickets met een forfaitaire prijs voor een korte afstand of voor een enkele reis de meest voordelige optie zijn, zelfs met een zeer aantrekkelijke prijs. Het huidige Senior Ticket kan bovendien ook niet worden gebruikt vóór 9 uur tijdens de week, wat ik eveneens wil kunnen veranderen. Het resultaat is dat senioren in bijna de helft van de gevallen een ander vervoerbewijs kopen dan het Senior Ticket. Het toont aan dat het Senior Ticket vandaag onvoldoende beantwoordt aan de echte behoeften van de senioren.

Samengevat stopt het nieuwe tariefaanbod echter niet bij de 40 % korting die is vastgelegd in het openbaredienstcontract. Binnen de globale tariefhervorming van 2025 zal de NMBS in bijkomende kortingen voorzien voor wie reist buiten de piekuren en regelmatig de trein neemt met een voordeelkaart. Met die kaart krijgen senioren, jongeren en RVT'ers tijdens de daluren een bijkomende korting, die bovenop de korting van 40 % komt die ze sowieso al krijgen. We koppelen dat ook aan een maximumtarief voor lange afstanden.

Ik ben er mij evenwel van bewust dat die evolutie vragen oproept, zolang de definitieve kortingen niet

zijn gekend. Los van de percentenkortingen die al in het openbaredienstcontract voor senioren, jongeren en RVT'ers zijn opgenomen, moeten de precieze modaliteiten door de raad van bestuur van de NMBS nog worden aangenomen. De bijkomende kortingen en de prijs van de voordeelkaart moeten nog worden vastgelegd, maar zullen zeer aantrekkelijk zijn.

J'y veille, avec une demande explicite que j'ai formulée à la direction de la SNCB de prévoir un tarif maximum équivalent au prix de l'actuel ticket senior pour les allers-retours en heures creuses pour les aînés.

Conformément au contrat de service public, c'est le conseil d'administration de la SNCB qui aura le dernier mot à ce sujet, et j'espère qu'il acceptera de suivre cette proposition qui mettra la touche finale à une réforme tarifaire fondamentale, mais absolument favorable à l'utilisation du train par de plus en plus de nos concitoyens. Et évidemment, je précise pour M. Arens, sans doublement ou triplement des prix de voyage, comme j'ai pu l'entendre dans la bouche de certains députés ou observateurs. Il faut arrêter la diffusion de *fake news*. Il n'y aura pas de multiplication par trois ou par quatre des prix des tickets. C'est une réforme qui présente des avantages plus que substantiels.

Il va de soi qu'une fois que cette réforme sera adoptée, des campagnes de communication devront être organisées pour permettre à tous les publics concernés de bien la maîtriser, d'en profiter au maximum pour donner au train la place centrale qu'il a à jouer dans la mobilité du futur. J'ai conscience que tous ces éléments et les trois couches de réductions ne sont pas encore compris. J'ai conscience d'une certaine complexité mais la grille tarifaire actuelle, après 30 ans, est remplie d'incohérences et de difficultés pour poser les choix les moins chers.

Je vais répondre aussi à la question posée par M. Vandenbroucke, relayée ici par le PVDA et que posent aussi les aînés. Ils demandent quand sera proposé un ticket combiné pour l'ensemble des transports en commun. C'est un objectif que je partage, que nous avons déjà réalisé à Bruxelles, avec le Brupass XL. Ce dossier a été débloqué en début de législature, avec mes collègues régionaux et les quatre sociétés publiques de transport. C'est un bon modèle, qui doit être étendu à d'autres catégories d'âge et à d'autres zones. Nous y travaillons au sein de la conférence interministérielle de la Mobilité, qui se réunira mardi prochain. J'espère que nous pourrions obtenir un accord pour annoncer une opération supplémentaire d'intégration tarifaire. Je pense que c'est l'avenir: il faut vraiment faciliter l'usage des transports en commun. C'est très clairement l'objectif poursuivi par cette réforme que je continuerai de défendre avec conviction.

Le **président**: Merci, monsieur le ministre, de vos réponses. Chers collègues, je propose de suivre pour les répliques le même ordre que pour les questions.

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

Même si vous avez fourni énormément d'efforts pour être le plus clair possible en énonçant les différentes possibilités d'offre tarifaire qui se présenteront et qui ont déjà été annoncées, cela reste malgré tout un peu difficile à comprendre.

Je me réjouis d'avoir entendu de votre bouche que des efforts de simplification et de communication vont être entrepris en rapport avec ces trois couches de réductions qui sont en train de s'additionner. En effet, beaucoup de légendes et d'extrapolations circulent. Au regard de ce qui est diffusé dans les médias, la réforme tarifaire ressemble un peu à cette boîte dont le diable sortait quand nous étions petits. Le "Gang des Vieux en Colère" a encore mené hier une action pour partager les craintes et incertitudes que lui inspire cette nouvelle réforme. Bien évidemment, je le rappelle, il ne faut pas que les navetteurs soient perdants. Chacun doit pouvoir y trouver son compte. Nous partageons, bien entendu, les objectifs d'augmentation du nombre d'usagers du rail. Les enjeux climatiques sont essentiels, mais aussi les enjeux financiers.

Je pense que l'effort de simplification et de communication est absolument essentiel dans l'annonce de cette nouvelle réforme, qui est très attendue.

01.09 Gaby Colebunders (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik vind het grappig dat u zegt dat ik fake news verspreid. Het cijfer van de verdriedubbeling, dat naar voren werd gebracht, komt immers niet van ons. De Vlaamse Ouderenraad, met daarin S-Plus, GroenPlus en OKRA, heeft dat in zijn schrijven

vermeld. U moet dan eigenlijk op uw eigen groene familie schieten, maar dat is natuurlijk belachelijk. Maar goed, deze mensen hebben al formeel overlegd met de NMBS en het gaat daar niet de goede richting uit. Ze hebben dus een schrijven gericht aan ons, politici, en schreeuwen daarmee om aandacht.

U hebt hier een heel lange uiteenzetting gehouden met heel veel vraagtekens, maar deze mensen moeten nog op het echte resultaat wachten. Het is nog af te wachten waar het naartoe gaat. U zegt dat het goedkoper zal worden, maar dat wil ik nog wel eens zien. Deze mensen, die er echt mee bezig zijn, hebben echter alvast geschreeuwd om aandacht, maar u doet alsof u doof bent en dat vind ik jammer.

01.10 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister dank voor uw antwoord, maar voor mij zaten er weinig nieuwe elementen in. Heel wat zaken waren voordien al gezegd. Laten we hopen dat als het eenmaal wordt uitgevoerd, alles zal verlopen zoals u hebt gezegd.

01.11 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, mevrouw Verhaert vat het treffend samen. U vertelde niets nieuws en had het over algemene principes die we allemaal al hebben gehoord. Voorts is het afwachten waar we zullen landen met de extra kortingen en dergelijke. Ook qua tijdspad ben ik niet veel wijzer geworden.

Ik heb nog twee bedenkingen.

Ik weet niet of we door te werken met kortingen en het aantal aangeboden tarieven te beperken de beste prijs kunnen garanderen. Voor senioren zou er dan 40% korting worden toegepast op het tarief van een standaard ticket voor de tweede klasse. Met een voordeelkaart kan je dan tijdens de daluren nog extra korting krijgen, waar ik het overigens niet mee eens ben, en in functie van de afstand kan er dan ook nog eens een extra korting worden toegepast. Ik denk niet dat we zoiets moeten nastreven omdat er in dit geval geen sprake is van een vereenvoudigde tariefstructuur, wat een van de ambities uit de beheersovereenkomst was. Met wat we nu weten, vind ik die oplossing behoorlijk asociaal. Ik denk dat het in vele gevallen duurder zal worden. Ik vind het klantenvriendelijk.

Ik vraag vooral dat er in samenspraak met die belangenorganisaties van jongeren, senioren en dergelijke verder wordt gewerkt aan een andere oplossing en aan u, in uw hoedanigheid van minister van Mobiliteit, vraag ik om de vinger daar aan de pols te houden, zeker gezien de beloftes die u hebt gedaan. Ik denk namelijk niet dat de huidige plannen van de NMBS inzake tarifiering de treinreizigers, en al zeker niet de senioren, zullen stimuleren om vaker de trein te nemen. Dat mag de bedoeling niet zijn.

01.12 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour la réponse que vous avez apportée dans le cadre de ce débat.

Comme mes collègues, je comprends tout à fait les inquiétudes qui concernent ces nouveaux tarifs, parce qu'ils reposent sur des rumeurs et sur une négociation qui n'est pas achevée. Notre groupe, Ecolo-Groen, s'est d'ailleurs déjà exprimé sur le sujet et ma collègue Buyst avait déposé une question dans le présent débat avant de tomber malade.

C'est un sujet très important, parce que nous ne parviendrons pas à convaincre davantage de personnes d'utiliser les transports publics si d'aventure les billets devaient être plus chers. Il est donc important d'éviter toute augmentation ou sentiment d'augmentation. Par votre réponse, vous nous rassurez déjà aujourd'hui. Je crois, avec vous, que l'intention de la SNCB est de ne pas augmenter les tarifs, c'est d'ailleurs ce qu'elle déclare publiquement. Cette certitude ne sera réellement là que lorsque le plan complet et les tarifs seront rendus publics.

La structure actuelle est – tout le monde en convient – trop complexe. Une nouvelle approche pourrait donc être meilleure mais le plan dépendra des prix proposés. Par mon expérience personnelle, je sais que deux sujets tracassent particulièrement le public. Premièrement, on annonce la suppression de réductions ciblées. Vous avez été très clair à ce sujet: si l'on supprime des réductions ciblées telles les familles nombreuses ou les seniors, c'est parce que le champ des bénéficiaires sera demain beaucoup plus large. Deuxièmement – et je rejoins en cela une inquiétude formulée par mon collègue Arens –, c'est la disparition des forfaits en ce qui concerne les longs trajets. Vous nous l'avez dit, des plafonds seront là et vous vous mobilisez pour que ces plafonds soient au maximum des forfaits actuels, ce dont

je me réjouis.

En clair, les lignes directrices sont lancées, elles m'apparaissent favorables et il faut maintenant les concrétiser. Je crois que la SNCB doit apporter rapidement de la clarté afin que l'on quitte cette zone d'incertitude qui nous préoccupe actuellement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe wet op de sluiting van overwegen" (55041267C)**

02 **Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle loi sur la fermeture de passages à niveau" (55041267C)**

02.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Meneer de minister, de wet op de sluiting van de overwegen blijft een bewogen en moeilijk thema. Toch krijg ik graag een stand van zaken van de uitwerking van het KB, dat uitvoering moet geven aan het wetsvoorstel om een procedure tot schrapping van de overweg in te voeren.

Hoever staat het met de opmaak van de procedure voor een administratief beroep en met de regels voor de adviesvraag en het openbaar onderzoek? Hoever staat u met het KB? Wanneer zal dat per KB geregeld zijn? Wat kunt u zeggen over de zaken die hangende zijn bij het Grondwettelijk Hof? Is er al een timing gekend?

02.02 **Minister Georges Gilkinet**: Oorspronkelijk werden twee ontwerpen van KB opgesteld: een KB dat de procedure van adviesaanvraag regelt en een KB dat de procedure van openbaar onderzoek regelt. Die ontwerpen zijn aan de gewestregeringen bezorgd, in het kader van de betrokkenheidsprocedure, zoals voorgeschreven door artikel 6, § 4, tertio, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen.

In de antwoorden die ik ontvang van het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vroeg men uitdrukkelijk om verder overleg te plegen met de federale regering over die ontwerpen teneinde onduidelijkheden in de voorgestelde procedure uit te klaren. De FOD Mobiliteit heeft overleg gehad met de bevoegde ministeries van het Vlaams en het Waals Gewest, wat heeft geleid tot een volledige herwerking en integratie in een enkel ontwerp van KB.

Het nieuwe ontwerp van KB werd naar de gewestregeringen verzonden in het kader van een nieuwe betrokkenheidsprocedure, waarin wordt gevraagd om binnen een verkorte termijn van 30 dagen te antwoorden.

Het ontwerp van KB dat de procedure van administratief beroep regelt, is voorlopig on hold gezet in afwachting van de arresten van het Grondwettelijk Hof in het kader van de beroepen tot vernietiging van de wet van 6 december 2022 tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen wat betreft de procedure van het afschaffen van overwegen.

De drie beroepen tot vernietiging van de voormelde wet, die aanhangig gemaakt werden bij het Grondwettelijk Hof en gekend zijn onder rolnummers 8002, 8042 en 8888, zijn lopende. Aangezien de procedures nog lopen, kan ik momenteel alleen maar verwijzen naar voormelde informatie en meedelen dat het verloop van deze procedure van nabij wordt opgevolgd.

02.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we hebben hier in het Parlement allemaal lang genoeg gehamerd op die problematiek. Uiteindelijk zijn we tot dit voorstel gekomen. Ik moet jammer genoeg concluderen dat we op het einde van deze legislatuur in de praktijk geen enkele wijziging zien in de houding van Infrabel ten aanzien van de lokale besturen. Ik had op zijn minst gehoopt om daar iets anders te kunnen opmerken, maar dat is niet het geval. Het is jammer dat we hierin geen enkele stap vooruit hebben gezet. Hoewel u en de heer Gilson hadden aangekondigd dat men zou samenwerken met de lokale besturen, is het teleurstellend om te zien hoe dat nog steeds verloopt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Christophe Lacroix à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mobilité militaire" (55041213C)

03 Vraag van Christophe Lacroix aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Militaire mobiliteit" (55041213C)

03.01 **Christophe Lacroix** (PS): Monsieur le vice-premier ministre, mes excuses pour avoir peut-être chamboulé votre ordre du jour. Mais vous savez comme moi – vous avez été président de commission parlementaire également – qu'il y a en cette période beaucoup de quorums à assumer un peu partout.

La Commission européenne a décidé de soutenir des projets qui contribuent à la mobilité militaire. Un budget de 1,74 milliard d'euros sera ainsi alloué pour réaliser 95 projets dans toute l'Europe. Le processus s'étale entre 2021 et 2027.

L'objectif général du projet CEF (Connecting European Facility) est de construire, de développer, de moderniser et d'achever les réseaux transeuropéens, en tenant compte des engagements de l'Union en matière de décarbonation à long terme, et de contribuer ainsi à une croissance intelligente, durable et inclusive et de renforcer la cohésion territoriale, sociale et économique.

Avec les trois appels réalisés en 2021, 2022 et 2023, l'enveloppe prévue pour la mobilité militaire dans l'objectif général du projet a été épuisée. Dans le cadre de l'enveloppe de mobilité militaire, la Commission paiera 50 % du budget nécessaire à la réalisation des programmes approuvés.

Concernant ces appels européens, notre pays a vu quatre de ses sept projets potentiels approuvés. Il s'agit évidemment d'un beau résultat au niveau fédéral, mais force est de constater qu'aucun projet ne concerne le deuxième "military mobility corridor" qui traverse la Belgique, de la côte vers Arlon, en passant par Charleroi. Or, un deuxième corridor semble primordial pour garantir la continuité de la chaîne d'approvisionnement au cas où la première deviendrait inutilisable. Comme on le sait, le transport et la logistique sont des éléments essentiels dans un potentiel conflit.

Pourriez-vous m'indiquer comment ces projets ont été évalués et défendus par le SPF Mobilité et Transport? Pourquoi les dossiers non retenus ne concernent que le deuxième "military mobility corridor"?

Quelles sont les mesures envisagées par le SPF Mobilité et Transport pour développer le deuxième couloir?

La priorité au niveau national sera-t-elle donnée à cet axe en concertation avec votre collègue en charge de la Défense?

La Commission européenne envisage-t-elle un nouveau programme dans l'avenir et comment notre pays s'y prépare le cas échéant?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Merci monsieur Lacroix pour ces questions très précises sur un sujet peu abordé dans cette commission. Mais il est vrai que nous sommes particulièrement actifs, comme bien d'autres. Le SPF Mobilité accompagne les porteurs de projet dans l'établissement de leur dossier pour les matières qui relèvent des compétences fédérales, tandis que les Régions en font de même pour celles qui relèvent des compétences régionales, en l'occurrence plutôt la route et la navigation intérieure.

Les dossiers fédéraux proposés à la Commission européenne sont sélectionnés en étroite concertation entre le SPF, Infrabel, la Défense et la cellule stratégique de mon cabinet. Le SPF Mobilité assiste les porteurs de projets fédéraux avec la contribution de la Défense pour ce qui concerne la mobilité militaire, pour élaborer leur dossier de candidature et satisfaire aux objectifs et critères de sélection imposés par la Commission européenne. Il valide enfin les projets fédéraux avant leur dépôt. Le dossier est ensuite traité au niveau européen. L'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA) procède d'abord à une première sélection sur la base d'une analyse technique. C'est ensuite la Commission qui procède à une analyse politique et qui est responsable de la proposition de sélection finale.

Le projet de sélection des appels à projets est ensuite approuvé en comité Connecting Europe Facility (CEF), au sein duquel siège le SPF Mobilité en tant que représentant de la Belgique. La position belge est concertée au préalable avec les Régions. Un seul pays ne peut bloquer le processus. Comme vous l'indiquez, pour l'ensemble de la Belgique, les résultats sont plutôt satisfaisants.

Une des explications des résultats du dernier appel, où tous les dossiers n'ont toutefois pas pu être sélectionnés, tient dans le haut niveau de sursouscriptions, puisque le montant de subsides demandés était 4,7 fois plus élevé que le budget disponible. Outre la contrainte budgétaire forte, la Commission prend également en compte dans sa sélection le contexte géopolitique et la guerre en Ukraine, ce que vous comprendrez aisément.

Concernant le développement d'un second corridor, le SPF continuera à se concerter avec la Défense afin d'identifier les goulets d'étranglement situés sur le réseau ferroviaire à double usage et à tendre au maximum à la résolution de ceux-ci, ce que nous faisons aussi avec le contrat de performance d'Infrabel et son plan pluriannuel d'investissement.

En ce qui concerne l'avenir, il est clair que des moyens financiers importants continueront à être nécessaires pour financer ce type d'infrastructure. Je saisis chaque fois que c'est possible l'occasion de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne pour plaider en faveur d'un budget CEF ambitieux – y compris pour la priorité militaire – pour la prochaine période de financement 2028-2034.

Dans l'intervalle, je veillerai à poursuivre les efforts pour décrocher des subsides européens dans le cadre du programme CEF, afin de renforcer nos infrastructures de transports, tant fédérales que régionales. Il s'agira d'identifier et de remettre un maximum de projets de qualité ayant les meilleures chances d'être sélectionnés au niveau européen. Comme lorsque j'ai par exemple des accords avec mes collègues du Grand-Duché de Luxembourg pour demander des subsides en vue de terminer les travaux sur l'axe 3 Namur-Luxembourg.

03.03 Christophe Lacroix (PS): Monsieur le vice-premier, je vous remercie pour la qualité de vos réponses. Évidemment, c'est bien dommage que la Commission européenne n'ait pas retenu la priorité du corridor de mobilité militaire. En s'appuyant sur l'Ukraine, je trouve que c'est un peu incohérent de sa part puisque, si on analyse les demandes en matière de défense européenne et également de défense européenne au sein de l'OTAN, cela fait des années et des années qu'on insiste pour avoir des corridors militaires européens, transeuropéens et pouvant servir, en cas de conflit, au déploiement rapide de la logistique.

Tenant compte de cela, je trouve que c'est un peu bizarroïde mais – comme vous l'avez dit – il y a plusieurs tours possibles et donc j'espère que dans les prochains mois, ou les prochaines années en tout cas, ce sera quelque chose de prioritaire tant pour la Belgique que pour la Commission européenne afin de favoriser les investissements en termes d'infrastructures et de mobilité militaire à travers le rail.

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

04 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hoffelijkheidslichten" (55041268C)

04 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les feux de courtoisie" (55041268C)

04.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de testfase rond het hoffelijkheidslicht zit er al een tijdje op. De brandweervrijwilligers die het licht hebben uitgetest, reageerden in alle zones zeer positief, want zij rijden relaxter en veiliger naar de kazerne bij een prioritaire oproep en zij ervaren dat ze sneller ter plaatse kunnen zijn. De vrijwilligers zijn alvast heel enthousiast en vragen dan ook om het hoffelijkheidslicht spoedig in te voeren, want bij een oproep telt elke seconde uiteraard.

Voorts onderzoekt Vias de dashcambeelden op wetenschappelijke basis om tot een gehele evaluatie te komen.

Mijnheer de minister, wanneer wordt het onderzoek afgerond? Welke stappen zet u om dat zo snel als mogelijk af te ronden en het hoffelijkheidslicht in te voeren?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, het eindrapport over het pilootproject wordt in het eerste kwartaal van 2024 verwacht, u dient dus nog een maand te wachten. Het project loopt goed. Datzelfde geldt voor de samenwerking tussen de FOD Mobiliteit en Vias in dat verband.

Het is nu nog te vroeg om over eventuele volgende stappen te speculeren. Laten we eerst het eindrapport afwachten. In het algemeen ben ik weliswaar positief over het proefproject en ik hoop dat we het kunnen voortzetten.

04.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

U zegt dat het proefproject in het eerste kwartaal zal worden afgerond, maar ik hoop dat we niet het hele kwartaal moeten afwachten vooraleer we effectief de resultaten kunnen zien. Zeker na de terechte opstand van de hulpdiensten, na een blunder in januari, hoop ik dat we inzake het hoffelijkheidslicht snel stappen kunnen zetten. Ik hoop dus dat we niet hoeven te wachten tot eind maart, zodat we een wetsvoorstel daaromtrent nog kunnen goedkeuren en aldus ervoor zorgen dat de brandweer nog sneller ter plaatse is. Ik verwacht dus dat u een klein duwtje geeft, zodat we sneller over de eindresultaten kunnen beschikken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het stationsgebouw van het station Mortsel" (55041269C)**

05 **Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le bâtiment de la gare de Mortsel" (55041269C)**

05.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik weet niet of u het VRT-programma *Factcheckers* kent. Aflevering 7 van het vierde seizoen stond in het teken van leegstaande gebouwen. Presentator Jan Van Looveren gaat langs in het oude stationsgebouw in Mortsel, de Statie. Dat staat er al meer dan vijf jaar leeg en verwaarloosd bij. Dat is een zeer jammere zaak want het leegstaande gebouw heeft veel potentieel, niet enkel voor de ongeveer 550 reizigers die dagelijks gebruikmaken van het station, maar ook voor de vele omwonenden kan het een interessante locatie zijn om een handelsactiviteit te ontplooien.

Dat vond ook presentator Jan Van Looveren. Sinds jaren pleit hij bij de NMBS om iets te mogen doen met de locatie. Vijf jaar geleden stuurde hij een mail naar de NMBS met de vraag of het mogelijk was om het gebouw te kopen of zelfs te huren. Op 8 januari 2018 antwoordde de NMBS dat het terrein nog nodig is voor spoorgebonden infrastructuur. Er is jammer genoeg geen duidelijkheid over wat de plannen dan wel zijn of wat er in de tussentijd wel kan gebeuren. De presentator vraagt dan om een constructief gesprek te hebben, maar kreeg tot nog toe geen gehoor en botst al jaren op een muur. Creatief ondernemerschap en de NMBS, het blijft een moeilijke combinatie.

Waarom is er nooit ingegaan op de vraag van de heer Van Looveren? Waarom werden er geen stappen gezet om, in samenspraak met de initiatiefnemer, te bekijken welke mogelijkheden er waren? Wat zijn de concrete plannen met de Statie in Mortsel? Meer algemeen, welk beleid voert de NMBS met betrekking tot haar leegstaand vastgoed? Welke rol krijgen ondernemers hierin en waar kunnen zij zich aanmelden? Hoe verloopt de procedure dan?

05.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, het is zo dat de NMBS de gebouwen en terreinen die ze niet meer nodig heeft in het kader van haar openbare dienstverlening valoriseert. Dat werd zo bepaald in de wet van 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven, met een verplichting om gebouwen en terreinen op de markt te brengen en dus niet zomaar met één partij afspraken te maken zonder marktconsultatie.

Dat is voor het station van Mortsel echter niet het geval. In opdracht van Infrabel worden er momenteel plannen opgemaakt om de spoorwegoverweg in de Deurnestraat in Mortsel te ondertunnelen. Deze tunnel zal alle weggebruikers de mogelijkheid bieden om de sporen te dwarsen. Om deze tunnel te

kunnen realiseren en fietsstallingen van de NMBS te kunnen plaatsen, moet het hele gebouw worden afgebroken. De vergunning voor de afbraak is reeds verkregen. Het lokale bestuur van Mortsel is vanzelfsprekend op de hoogte van die positieve projecten.

05.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord.

Het af te breken gebouw heeft intussen vijf jaar leeg gestaan. Ik begrijp dat we gebouwen op de markt moeten brengen, maar wij in de gemeente doen dat ook. Zodra gebouwen leeg staan, brengen we ze op de markt, soms als pop-up als we niet meteen een invulling voor het gebouw vinden.

Het lijkt mij een kwestie van efficiënt beheer als overheid om gebouwen geen vijf jaar leeg te laten staan. Kijk maar naar handelspanden. Na één maand kunnen die al op de leegstandlijst staan. Het zou mooi zijn als de NMBS hier ook een voorbeeld aan neemt, in plaats van gebouwen gedurende vijf jaar of veel langer leeg te laten staan.

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

06 **Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Herentals" (55041272C)**

06 **Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Herentals" (55041272C)**

06.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de stationsparking in Herentals is sinds juni 2023 betalend. Het betalend maken van de parkings past in de logica die de NMBS zichzelf heeft aangemeten, vooral om extra inkomsten te generen. Zoals u weet, vind ik dat een bijzonder jammere zaak. Niet enkel voor de vele Kempense reizigers die de parking van het station gebruiken, vaak om bij vertragingen een gemiste overstap te vermijden. Het jaagt mensen ook sneller in de auto, in plaats van dat zij parkings zien als een overstapmodel: met de wagen tot het station, en dan verder met de trein naar Antwerpen of Brussel.

Sinds het betalend maken van de parking is het een pak minder druk op de parking. Een klein deeltje van de mensen zal ongetwijfeld met de fiets naar het station komen, maar het grootste deel heeft zijn verplaatstingsgedrag gewijzigd. Met de auto dus, in plaats van de trein. Of, wat extra kilometers rijden tot het volgende station waar de parking nog gratis is. Er komt dan een verschuiving van het probleem naar de parkings bij omliggende stations, waarna de parking op die locatie ook vaak betalend wordt. Een evolutie die ook in de Kempen wordt voortgezet met het budget van de reiziger als grootste slachtoffer. Ondanks de afspraken die gemaakt werden in de vervoersregio, bij ons in de Kempen.

Vandaar een aantal vragen, mijnheer de minister.

Kan de NMBS bevestigen dat de stationsparking in Herentals nu minder bezet is dan voorheen? Welke cijfers hebt u ter zake?

Zijn er meer reizigers die met de fiets tot aan het station komen? Gebeuren hier metingen naar?

Zien jullie verschuivingseffecten naar de stationsparkings in de buurt, zoals Olen, Geel, Tielen of Bouwel?

Waar wordt er bekeken ook andere parkings betalend te maken? Of zal de NMBS de afspraken die gemaakt werden in de vervoerregio's naleven?

06.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mevrouw Verhaert, de NMBS deelt mij naar aanleiding van uw vragen het volgende mee.

Na het betalend maken van een stationsparking zien we vooral een verschuiving naar minder autogebruik en een stijging van het fietsgebruik. Om dit op te vangen, werden de fietsenstallingen in het station van Herentals in 2023 vernieuwd, uitgebreid en voorzien van een afgesloten veilig gedeelte. De NMBS wil geen cijfer geven met betrekking tot de individuele parkings, aangezien dit een activiteit is op een concurrentiële markt. Ik kan u toch schriftelijk algemene cijfers bezorgen.

De stationsparking van Herentals werd in juni 2023 betalend. De beveiligde fietsenstalling heeft 67 abonnees. Er werden nog geen verdere specifieke metingen uitgevoerd. De tellingen van het najaar op de omliggende stationsparking tonen ook geen noemenswaardige verschuivingen aan. Tegen de zomer wordt ook in een beveiligde fietsenstalling in Bouwel voorzien.

De NMBS is een vaste partner van alle Vlaamse vervoersregio's. Het staat de vervoersregio's vrij om vragen aan de NMBS te richten. Dat neemt niet weg dat het kader waarbinnen de NMBS werkt door het openbaardienstcontract wordt bepaald. De NMBS heeft de parkeerstrategie meegedeeld in de raad van de vervoerregio Kempen van 1 maart 2023. Dit gaat over het parkeerbeleid en het beleid om mensen aan te zetten om alternatieven voor de verplaatsingen naar het station te zoeken.

06.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, u zegt dat er een verschuiving is van het gebruik van de wagen naar het gebruik van de fiets. Ik vind het bijzonder dat men dit zegt zonder dat men tellingen heeft gedaan. Men kan inderdaad zorgen voor fietsenstallingen, men moet dat ook doen, maar dat betekent niet dat we daar een opvallende verschuiving zien, integendeel. Ook bij ons in Bouwel zien wij veel meer wagens. De parking van de sporthal, die vlakbij de parking van de NMBS ligt, staat afgeladen vol met wagens van pendelaars. Dat wil ik u alvast meegeven. Ik zie zelf een overduidelijke daling van het aantal wagens in het station in Herentals.

Wat de vervoersregio's betreft, vraag ik mij af waarom wij een jaar lang maandelijks bij elkaar zijn gekomen voor discussies hierover met de NMBS, waarna wij uiteindelijk toch tot een akkoord zijn gekomen – hoewel men eerst van hogerop iets wilde opleggen aan de lokale besturen – dankzij de compromisbereidheid van de lokale besturen. Er werd dus beslist om de stationsparkings in landelijke regio's niet betalend te maken, maar exact een maand later komt er een beheersovereenkomst die zegt dat onze parking ook betalend wordt. Ik begrijp het argument dat men concurrentieel wil zijn, maar zowel in Herentals als in Bouwel is dat absoluut niet van toepassing. Er is rond de stations meer dan genoeg parking die ook niet betalend is, dus dat strookt totaal niet met wat u daarnet zei. Ik wilde dat toch nog eens zeggen.

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

07 Samengevoegde vraag en interpellatie van

- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheid van de NMBS-treinen in de Kempen" (55041274C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ondermaatse stiptheidscijfer en het hoge aantal afgeschafte treinen bij de NMBS" (55000477I)**

07 Question et interpellation jointes de

- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité des trains de la SNCB en Campine" (55041274C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité médiocre à la SNCB et le grand nombre de trains supprimés" (55000477I)**

07.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik houd alweer een klaagzang over een probleem waartegen ik al van bij het begin van de legislatuur vecht, namelijk het aantal afschaffingen en vertragingen.

In afwachting van de cijfers die ik via een schriftelijke vraag aan u heb opgevraagd, bekeek ik de stiptheid via het stipheidsplatform van de NMBS. Mijn schriftelijke vraag dateert trouwens al van een hele tijd geleden. Ik hoop dat ik alsnog de effectieve cijfers zal krijgen, de jongste tijd zijn de antwoorden op de schriftelijke vragen immers bedroevend.

Mijnheer de minister, die cijfers zijn echt beschamend. Neem bijvoorbeeld de P-trein van Neerpelt naar Brussel-Zuid en het aantal afschaffingen en vertragingen de voorbije maanden op die lijn, net zoals de cijfers voor de lijn Turnhout-Binche. Van een betrouwbaar openbaar vervoer is helemaal geen sprake meer.

De treinen mogen er dan sinds kort wel moderner uitzien, de stiptheid en het aantal afschaffingen volgen absoluut niet.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen daarover.

Welke maatregelen worden getroffen of onderzocht om de stiptheid op de lijnen tussen de Kempen en Brussel te verbeteren?

Waar bevinden zich de bottlenecks in of rond de Kempen die een impact hebben op de stiptheid en/of de frequentie op de Kempense sporen?

Welke investeringen gebeuren er om die bottlenecks prioritair aan te pakken? Welke studies hebt u de voorbije vijf jaar uitgevoerd?

07.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de voorzitter, ik maak van de gelegenheid gebruik om de woorden van mevrouw Verhaert alweer te bevestigen. De kwaliteit van de antwoorden die we de jongste tijd krijgen, laat echt wel te wensen over en gaat nog achteruit. Het is daarmee echt triestig gesteld.

Los daarvan ging op 10 december een eerste fase van start van het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor de periode 2023-2026. In dat vervoersplan werd de ambitie geuit om het aantal treinen op termijn te verhogen met 2.000 per week. Die beslissing kon destijds op de nodige scepsis rekenen zowel bij het Vlaams Belang als bij andere politieke partijen van oppositie en meerderheid. Ook bij het spoorpersoneel was er scepsis. Er werd immers openlijk getwijfeld of de nodige capaciteit inzake betrouwbaar rollend materieel en operationeel personeel bij de NMBS wel aanwezig was om het vervoersplan succesvol te kunnen uitvoeren.

Bij een tussentijdse mondelinge bevraging van de minister in deze commissie kon nog geen eerste evaluatie van het nieuwe vervoersplan worden gegeven. Intussen raakte echter bekend dat de stiptheid van de treinen in januari 2024 slechts 86,8 % bedroeg. We zijn dus zelfs onder de 87 % gezakt. In vergelijking met een jaar eerder, wanneer de stiptheid van 89,1 % al als ondermaats werd ervaren, doen we het nog veel slechter.

Hetzelfde verhaal tekent zich af wat betreft het aantal afgeschafte treinen. In januari 2024 is dat aantal bijna geëxplodeerd: 6.081 treinen werden geheel of gedeeltelijk afgeschaft. Een jaar geleden waren dat er slechts 3.028. Dat is eigenlijk fenomenaal.

Mijnheer de minister, dat is de reden van mijn interpellatie, waarin ik u de volgende vragen wil stellen.

Op welke wijze evalueert u de slechte cijfers inzake stiptheid en het hoog aantal afgeschafte treinen in januari 2024?

Hebt u over die slechte cijfers contact gehad met de beleidsverantwoordelijken bij de NMBS? Zo ja, wat was het resultaat? Wat was de inhoud van dat contact? Zo neen, waarom niet? Zal dat contact alsnog plaatsvinden?

Komen de slechte cijfers inzake stiptheid en het hoog aantal afgeschafte treinen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer per trein ten goede? Op welke wijze zijn die cijfers compatibel met uw beleidsdoelstelling om meer mensen aan te zetten de trein te nemen?

Welke maatregelen zult u nemen om de al lang aanhoudende trend van dalende, ondermaatse stiptheidscijfers en het toenemend aantal afgeschafte treinen om te keren en te beëindigen?

Bent u tot slot van oordeel dat de verhoging van het vervoersaanbod per trein, dat in december 2023 van start ging, correct kan worden uitgevoerd? Zo ja, op basis van welke parameters denkt u dat dat het geval zou zijn? Zo neen, bent u bereid om bij te sturen en de recente aanpassingen in het vervoersaanbod desnoods tijdelijk, geheel of gedeeltelijk terug te draaien of on hold te zetten?

07.03 Minister Georges Gilkinet: Geachte leden, ik zal eerst antwoorden op de vraag van mevrouw Verhaert en vervolgens op de interpellatie van de heer Troosters.

Vooreerst is het goed te vernemen dat de inzet van modern treinmaterieel al een eerste stap van verbetering is voor de treinreiziger uit de Kempen. Het is nog maar een begin, mevrouw Verhaert.

De stiptheid op bepaalde lijnen, waaronder in de Kempen, is momenteel onvoldoende. Dat is een reëel probleem en zowel de NMBS als Infrabel zijn zich hier terdege van bewust en doen al het mogelijke om de situatie te verbeteren. Zij moeten dat doen en ik volg dat op de voet op.

De stiptheid van de verbindingen Neerpelt-Brussel-Zuid en Turnhout-Binche wordt permanent gemonitord. Concrete maatregelen zijn genomen om de situatie te verbeteren. Intern volgt Infrabel de opvolging van de stiptheid en van de incidenten. Iedere dienst die verantwoordelijk is voor een incident dat een impact heeft op de stiptheid, ontvangt een rapport met een vraag tot onderzoek en maatregelen. Elk groot incident wordt nauwkeurig geanalyseerd. Er is uiteraard ook permanent overleg met de NMBS, bijvoorbeeld over de betrouwbaarheid van het rollend materieel.

Conform de bepalingen van het performantiecontract is Infrabel gestart met een grootschalige studie van de bottlenecks die een negatieve impact hebben op de capaciteit van het net. De analyses houden rekening met verschillende referentiescenario's voor de groei van de vraag naar spoorvervoer. De belangrijkste bottleneck op het vlak van de capaciteit voor de Kempen is de omgeving van het station van Lier tot en met de vertakking Nazareth, waar lijnen 15 richting Herentals en 16 richting Aarschot samenkomen. Ik kan u het kaartje dat ik mee heb schriftelijk bezorgen. Het is een zeer uitgebreide analyse die veel tijd kost en niet voor alle bottlenecks in het netwerk tegelijkertijd kan worden uitgevoerd.

Tegelijkertijd werd er eind 2023 door de FOD Mobiliteit een studie opgestart naar de mogelijke ontwikkelingen op het vlak van spoorwegexploitatie, meer in het bijzonder voor de opmaak van een schema voor de dienstregeling die voor 2040 wordt beoogd. Zodra de studie afgerond is, wordt er gekeken welke acties nodig zijn om de bottlenecks aan te pakken. Die moeten mee de stiptheid verbeteren.

De oorzaken van de problemen inzake stiptheid zijn talrijk en hebben vaak te maken met externe factoren. Om dat te verbeteren, werd er de voorbije jaren een multidisciplinaire aanpak uitgerold. De negatieve trend is nu gekeerd met massale investeringen in de spoorwegen en twee nieuwe tienjarige beheerscontracten. Dat is een duidelijke keuze van deze federale regering.

De NMBS en Infrabel werken samen in het Punctuality Improvement Program (PIP). Daar ga ik zo meteen dieper op in en ik verwijs ook naar de bepalingen over de KPI's (kritieke prestatie-indicatoren) in het openbardienstcontract, specifiek voor het behalen van stiptheidsdoelstellingen.

Er is ook extra personeel aangeworven. De NMBS wil 1.600 nieuwe werknemers aanwerven. Dat doel is bijna bereikt voor vorig jaar en loopt nog voor dit jaar. Er wordt verder geïnvesteerd in het spoornet. Sinds 2021 hebben de Infrabelploegen bijna 1.000 kilometer spoor vernieuwd; dat is een kwart van ons net. Daarnaast werden 271 nieuwe bovenleidingen en 828 nieuwe wissels geïnstalleerd. Tijdelijke vertragingzones zijn nu ook opgeheven.

Er wordt nieuw rollend materieel geleverd. Vandaag zijn er meer dan 300 nieuwe M7-rijtuigen aangekomen in de Belgische vloot, op een bestelling van in totaal 771 rijtuigen. De resterende rijtuigen worden geleverd tussen juli 2024 en december 2026. Die nieuwe voertuigen zijn autonoom toegankelijk met ruimte voor fietsen, rolstoelgebruikers en kindergagens. Dat mocht ik onlangs zelf testen. Het helpt natuurlijk niet dat onze leverancier jammer genoeg twee jaar vertraging heeft.

Aan die cijfers kunt u zien dat alles wordt gedaan om de dienstverlening te optimaliseren en passagiers het comfort, de stiptheid en de betrouwbaarheid te bieden waar zij recht op hebben.

Tot slot, het nieuwe vervoersplan kan absoluut uitgerold worden. Dat plan zorgt immers vooral voor een uitbreiding van het aanbod buiten de piekuren, dus vroeger 's morgens en later 's avonds, wat niet conflicteert met het bestaande aanbod. Het is ter uitvoering van de principes opgenomen in de nieuwe contracten die met de NMBS en Infrabel werden afgesloten in december 2022.

07.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, u begon uw antwoord met te zeggen dat de cijfers voor de Kempen momenteel onvoldoende zijn. Ik vraag mij soms af wat ik de voorbije vijf jaar in de commissie voor Mobiliteit heb zitten doen, want die cijfers zijn al vijf jaar lang onvoldoende.

Ik hoop dat de opvolging van de stiptheid en incidenten eindelijk tot veranderingen leidt. Nieuw rollend

materieel zien we wel, maar voor de rest zien we geen verbetering. Al vaker heb ik u berichten voorgelegd van pendelaars die overschakelen naar de wagen. Dat gebeurt echt op brede schaal, want de mensen zijn het echt kotsbeu. Dat is heel jammer, want de Kempen is een regio die worstelt met de heel drukke E313. Het ware mooi geweest als daarin tijdens de afgelopen vijf jaar, zeker onder een groene minister, verbetering was gekomen. Jammer genoeg moeten we vaststellen dat we blijven achteruitgaan.

Wat u zegt in verband met de bottleneck in Lier, dat wist ik al bij het begin van deze legislatuur. Het is jammer dat u dat nu pas antwoordt en dat ook op dat vlak geen enkele stap vooruitgezet is.

Ik kan slechts concluderen dat we alleen maar achteruit zijn gegaan op het vlak van het openbaar vervoer in de Kempen, en dan nog wel onder een groene minister.

07.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, in het begin van de legislatuur zei u dat u het vervoersplan zou uitbreiden tegen eind 2024. Er waren toen al veel problemen. U hebt dat toch gedaan, met als gevolg dat de stiptheid massaal gedaald is en dat er een hoop afgeschafte treinen zijn bij gekomen. In december 2023 hebt u beslist diezelfde fout opnieuw te maken. We slaagden er op dat moment niet in om het lopende vervoersplan correct uit te voeren en toch zouden we al uitbreiden.

U zegt nu dat dat vooral zal gebeuren buiten de piekuren. Als het rollend materieel u evenwel in de steek laat, hebt u daar natuurlijk niks aan. Dan blijft het probleem bestaan. Er is bovendien evenzeer extra personeel nodig voor die treinen. Ook dat ontbreekt. Gewoon verwijzen naar het moment waarop dat personeel actief is, volstaat natuurlijk niet. Dat neemt de bestaande problemen niet weg.

Het is hoogdringend nodig dat er een ommekeer komt in de slechte dienstverlening en de prestaties van de NMBS. Mensen raken gedemotiveerd om de trein te nemen. Ze willen niet meer treinen met een ondermaatse stiptheid, afschaffingen, een gebrekkige veiligheid, een gebrek aan betrouwbaarheid, dikwijls ook een ondermaats comfort, een gebrek aan toegankelijkheid en een klantenvriendelijke service inzake ticketing, tarieven en compensatieregelingen. Ze hebben liever minder treinen, maar wel treinen die betrouwbaar zijn, die stipt zijn en die rijden. Daarnaast moeten we streven.

Uit uw antwoord begrijp ik echter dat er niet snel een ommekeer verwacht zal mogen worden. Daarom heb ik ook een motie ingediend.

07.06 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je confirme que j'ai déposé une motion pure et simple.

Moties **Motions**

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

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

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

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

- overwegende de mobiliteitsplannen van de regering om meer mensen tot het gebruik van de trein aan te zetten;

- overwegende de bepalingen en doelstellingen in de beheersovereenkomsten die de federale regering met de spoorbedrijven heeft afgesloten;

- overwegende de vaststelling dat het aantal geheel of gedeeltelijk afgeschafte treinen in 2022 en 2023 spectaculair toenam en deze negatieve trend zich begin 2024 nog versterkt lijkt voort te zetten;

- overwegende de vaststelling dat de stiptheid van de treinen in 2022 en 2023 een (sterk) dalende trend vertoont en deze daling zich in 2024 nog versterkt lijkt voort te zetten;

- overwegende de vaststelling dat de gebrekkige beschikbaarheid van voldoende betrouwbaar rollend materieel en operationeel personeel de NMBS niet in staat stelt om het vervoersaanbod van haar treinen correct uit te voeren;

- overwegende dat de slechte stiptheidscijfers en het hoog aantal afgeschafte treinen het vertrouwen van de treinreizigers in de dienstverlening van de NMBS niet ten goede komen en de aantrekkelijkheid

van de trein als vervoersmiddel niet ten goede komen;
vraagt de regering

onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen opdat:

- alle voorwaarden om een correcte dienstverlening bij de NMBS te garanderen vervuld worden;
- de stiptheidscijfers verbeteren en het aantal afgeschafte treinen wordt teruggedrongen tot een absoluut minimum;
- het vertrouwen van de treinreizigers in de NMBS hersteld wordt."

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

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

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

- considérant les plans de mobilité du gouvernement visant à inciter davantage de personnes à utiliser le train;

- considérant les dispositions et les objectifs des contrats de gestion que le gouvernement fédéral a conclus avec les entreprises ferroviaires;

- considérant le constat que le nombre total de trains intégralement ou partiellement supprimés en 2022 et en 2023 a augmenté de manière spectaculaire et que cette tendance négative semble s'accroître encore davantage au début de l'année 2024;

- considérant le constat que la ponctualité des trains en 2022 et en 2023 a présenté une (forte) tendance à la baisse et que cette baisse semble s'accroître encore davantage en 2024;

- considérant le constat que le manque de disponibilité de matériel roulant suffisamment fiable et de personnel opérationnel ne permet pas à la SNCB d'assurer correctement l'offre de transport de ses trains;

- considérant que les mauvais chiffres de la ponctualité et le nombre élevé de trains supprimés ne favorisent pas la confiance des usagers du train dans le service de la SNCB ni l'attractivité du train en tant que mode de transport;

demande au gouvernement

de prendre immédiatement les mesures nécessaires afin:

- que toutes les conditions soient réunies pour garantir un service correct de la SNCB,

- d'améliorer les chiffres de la ponctualité et de réduire le nombre de trains supprimés à un minimum absolu,

- de restaurer la confiance des usagers du train dans la SNCB."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Olivier Vajda.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Olivier Vajda.

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

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

08 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbindingen met de luchthaven van Zaventem en het initiatief van Corendon" (55041275C)

08 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les liaisons ferroviaires avec l'aéroport de Zaventem et l'initiative de Corendon" (55041275C)

08.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn mondelinge vraag.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de luchthaven in Zaventem is al lange tijd vragende partij voor een rechtstreekse ontsluiting met een hogesnelheidslijn tussen de luchthaven en de luchthavens van Schiphol en Parijs. Ondanks de vele vragen van het terrein en van onder meer collega Vandeput, zien we op het terrein weinig bewegen. In tegendeel, u doet net het omgekeerde. De intercity trein tussen Schiphol en Zaventem werd geschrapt. En nu nemen luchtvaartmaatschappijen zelf initiatief. Met een eigen treindienst wil de Nederlandse reisorganisatie Corendon passagiers vervoeren tussen de luchthaven van Zaventem en het Nederlandse Schiphol.

Maar de congestie op het Belgische spoor kan die ambities parten spelen. NMBS-topvrouw Sophie Dutordoir waarschuwde eind vorig jaar dat die concurrentie een forse impact heeft op het aanbod van de spoorwegmaatschappij. Komen er twee operatoren bij, dan verdwijnen tien openbarediensttreinen tijdens piekuren.

Welke concrete inspanningen heeft u geleverd om terug een HST verbinding op de luchthaven van Zaventem te krijgen? Met welk resultaat?

Hoe kijkt u ten aanzien van het initiatief van Corendon?

Hoe staat u tegenover de uitspraak van mevrouw Dutordoir? Is ons spoornet dermate verzadigd dat er amper nog plaats is voor bijkomende (internationale) treinen?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, gelet op het feit dat er niet kan afgeweken worden van het principe van liberalisering van het internationaal personenvervoer, dat wettelijk vrij toegankelijk moet zijn, is het aan de private operatoren om te beslissen over nieuwe verbindingen zoals de verbinding met een hogesnelheidstrein naar de luchthaven Brussel-Nationaal, en de schrapping van oude verbindingen.

De FOB Mobiliteit heeft recent op mijn vraag en ter objectivering de private operatoren schriftelijk bevraagd over mogelijke interesse in een verbinding met de luchthaven. Vergeet evenmin dat de luchthaven Brussel-Nationaal mee van het uitgebreidere aanbod van de NMBS met het nieuwe vervoersplan profiteert.

Door de aantrekkelijkheid van het spoor worden ook nieuwe spelers zoals Corendon op de spoorwegmarkt actief. Wat de impact op het net betreft, de concurrentie onder zulke private spelers lijkt alvast de wens om veel internationale verbindingen te lanceren, onder andere op de as naar Brussel, los van de initiatieven van de nationale spoorwegmaatschappijen, te vergroten. Spoorwegbedrijven zijn echter onderworpen aan de Europese regels inzake de prioriteit voor internationaal verkeer en aan de Belgische wetgeving die de Europese richtlijn omzet. Daarom heb ik een consultatie georganiseerd met de NMBS, Infrabel en de FOB Mobiliteit om de situatie te evalueren, de nodige maatregelen te bepalen en de impact op het nationale treinverkeer te beperken op die internationale as.

Dat is alleszins geen eenvoudig werk. Er is hiervoor waarschijnlijk een wijziging van de wetgeving nodig en dat vraagt tijd. Ik besteed de nodige aandacht en energie aan dat serieuze vraagstuk; wij moeten daar inderdaad op anticiperen.

08.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, de buurlanden slagen er in elk geval wel in om operatoren een hst naar hun nationale luchthavens te laten rijden. Het is belangrijk om een shift te maken van het vliegverkeer naar het spoor. Ik hoop dat er echt iets van komt, want men is al lang vragende partij, ook al bent u daar geen voorstander van. Mijn collega heeft daar al veel voor geijverd en ik kan alleen maar betreuren dat hij deze legislatuur vooralsnog geen succes op dat vlak heeft behaald.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wettelijke kader voor de ombudsdienst voor de luchthaven" (55041326C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beloofde aanpassingen m.b.t. de ombudsdienst voor de luchthaven" (55041624C)

09 **Questions jointes de**

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cadre légal du service de médiation pour l'aéroport" (55041326C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les adaptations promises en ce qui concerne le service de médiation pour l'aéroport" (55041624C)

09.01 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb u in 2021 ondervraagd over het wettelijk kader voor de ombudsdienst voor de luchthaven. In het verleden was u het met mij erover eens dat het juridisch kader van de ombudsdienst 'bijzonder mager' is en zou moeten worden versterkt. U wilde toen onder andere werk maken van een mandaat van bepaalde duur en een mogelijkheid tot evaluatie.

Ik heb u daarover in 2022 een opvolgvraag gesteld en heb daarop geen antwoord gekregen in een

samenraapsel van verschillende samengevoegde vragen over luchtvaart. Ondertussen heeft minister De Sutter voor haar bevoegdheden een grote hervorming doorgevoerd met een duidelijker juridisch kader voor ombudsdiensten, maar voor de luchtvaart veranderde er tot op heden helemaal niets. In de discussie tijdens de plenaire vergadering van 8 februari gaf minister De Sutter aan dat ze u ook alle informatie heeft bezorgd om u te laten inspireren door haar aanpak van de ombudsdiensten.

U komt dus nu beslagen op het veld met voldoende informatie, plannen, goede voorbeelden en hopelijk de nodige daadkracht om de ombudsdienst voor de luchthaven degelijk te hervormen.

Mijn eenvoudige vraag is dan ook: hoever staat de voorbereiding van deze hervorming en wanneer mogen we het resultaat van die noeste arbeid verwachten in het Parlement?

09.02 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag handelt over hetzelfde onderwerp, namelijk het wettelijk kader inzake de ombudsdienst voor de luchthaven. Over de trein zullen we het straks hebben.

Ik verwijs ook naar de bespreking van het wetsontwerp nr. 3614 van uw collega-minister van Ambtenarenzaken De Sutter inzake de aanpassingen van het wettelijk kader van de ombudsdiensten. Zij heeft dat gedaan volgens de principes van Venetië en heeft daarbij aangegeven dat u had beloofd om heel binnenkort te komen met de nodige aanpassingen voor de ombudsdiensten van de luchtvaart en de treinreizigers.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de beloofde aanpassingen van de ombudsdienst voor de luchtvaart? Op welke termijn zullen deze worden gerealiseerd? Op welke wijze wilt u invulling geven aan de woorden 'heel binnenkort'? Zullen deze aanpassingen nog deze legislatuur gerealiseerd worden? Zult u daarbij ook de principes van Venetië als richtsnoer gebruiken? Wanneer werd de huidige federale ombudsman van de luchthaven van Zaventem voor het laatst geëvalueerd? Met welk resultaat?

09.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Wollants, mijnheer Troosters, het is de bedoeling dat dit project voor de reorganisatie van het wettelijk kader voor de ombudsdienst deel uitmaakt van de kaderwet voor de luchtvaart die een veel ruimer toepassingsgebied heeft. Dit wetsontwerp is opgesteld in dezelfde geest als voor de andere bemiddelingsdiensten en is gebaseerd op de Europese regelgeving die van toepassing is op bemiddelingsdiensten, en dat volgens de principes van Venetië. Dit wetsontwerp zal tijdens deze zittingsperiode opnieuw worden ingediend in de regering.

Wat uw vraag over de evaluatie van de huidige mediator betreft, is de FOD Mobiliteit de werkgever van de mediator, in het kader van een contract van onbepaalde duur dat werd opgesteld voor mijn indiensttreding. We weten dat er regelmatige ontmoetingen zijn georganiseerd tussen de voorzitter van de FOD en de mediator.

09.04 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, het is goed dat u daaraan werkt, maar wij moeten ondertussen wel resultaat beginnen te boeken, want wij weten allemaal dat de huidige ombudsman voor de luchthaven dezelfde is als degene die de voorganger van de voorganger van uw voorganger, mevrouw Durant, destijds in 2002 heeft geïnstalleerd.

Ondertussen is er qua kader zeer weinig veranderd. Bij de omwonenden van de luchthaven hoor ik heel veel kritiek op de manier waarop de ombudsdienst werkt, maar zij krijgen van u vandaag geen reactie. Er moeten daar zaken veranderen. De ombudsdienst moet worden georganiseerd met een degelijk juridisch kader. U bent het daarover al jarenlang met mij eens, maar er gebeurt te weinig. Nu zegt u dat het wetsontwerp zal worden ingediend bij de regering in de periode die u nog rest, maar ik heb geen enkele garantie dat het dan ook nog in het Parlement zal worden ingediend en goedgekeurd. Ik vrees dus dat dit opnieuw een loze belofte is, maar u hebt nog enkele maanden om het tegendeel te bewijzen.

09.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik doe dezelfde vaststelling als de heer Wollants. U wilt de zaak nu in een bredere kaderwet voor de luchtvaart incorporeren volgens het principe van Venetië. Het is prima dat u daaraan werkt, maar dat u dat ontwerp nog in deze legislatuur zult indienen in de regering, garandeert natuurlijk helemaal niet dat er in de plenaire vergadering over zal worden gestemd.

Ik krijg ook geen antwoord op mijn vraag over de laatste evaluatie van de huidige ombudsman van de luchthaven. Het enige positieve is dat die man dicht bij zijn pensioenleeftijd staat, maar blijkbaar is dat voor die man echt een job voor het leven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion des PCB par Infrabel" (55041388C)

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pollution aux PCB sur un site d'Infrabel" (55041531C)

10 Samengevoegde vragen van

- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpak van pcb-vervuiling door Infrabel" (55041388C)

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De pcb-verontreiniging op een terrein van Infrabel" (55041531C)

10.01 Benoît Piedboeuf (MR): Cher Monsieur Gilkinet,

La commune de Habay est dans une situation extrêmement préoccupante. Un incident grave s'est produit à Marbehan, où un déversement accidentel de polychlorobiphényles (PCB) a été constaté sur le site de la station électrique d'Infrabel en cours de démantèlement.

Cet incident soulève de graves préoccupations quant à la sécurité environnementale et la gestion adéquate des installations sous la responsabilité d'Infrabel, entreprise placée sous votre tutelle.

La législation relative à la gestion des PCB/PCT est stricte et claire, exigeant une décontamination et une élimination rigoureuses dans des délais spécifiés. Cependant, la découverte de PCB à Marbehan, bien après ces échéances, indique un manquement potentiel aux obligations légales et environnementales qui incombent à Infrabel.

Pourriez-vous, face à cette situation, ordonner une enquête approfondie sur les circonstances du déversement accidentel et sur les manquements qui ont pu permettre la persistance de cette contamination ?

Pouvez-vous nous assurer qu'Infrabel va prendre toutes les mesures nécessaires pour une décontamination immédiate et efficace du site, conformément aux normes environnementales en vigueur, allez-vous veiller à ce que Infrabel respecte pleinement ses obligations en matière de protection de l'environnement et de gestion des risques associés à ses activités ?

Je vous remercie de vos réponses.

10.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, début février, un grave cas de pollution a été constaté à Marbehan, où environ 14 000 litres d'huile contaminée aux PCB se sont répandus dans la rivière Mellier. Pour rappel, les PCB sont des polluants éternels. C'est donc une catastrophe environnementale. Cette huile toxique, provenant de l'ancienne sous-station de traction d'Infrabel, a été vidangée par des malfrats cherchant à voler du cuivre sur des transformateurs hors d'usage.

Alertées par le bourgmestre de Habay, les autorités locales ont pris des mesures d'urgence, notamment l'installation de barrages flottants pour contenir la pollution. Des nappes d'huile ont ainsi déjà pu être repérées à Ansart. La police de l'environnement a ouvert une enquête pour déterminer les responsabilités et les conséquences de cet acte de malveillance. Infrabel a annoncé suivre de près la situation et coopère avec les autorités.

Depuis le dépôt de ma question, cet événement fait l'objet d'articles quotidiens dans la presse régionale. Chaque jour apporte des éléments complémentaires, tantôt des nouvelles rassurantes sur les limites de la pollution, mais aussi des inquiétudes pour la faune, la pêche, l'élevage en bord de rivière, la pollution des terres nourricières, etc.

Monsieur le ministre, pourquoi et dans quelles conditions de telles huiles étaient-elles stockées à cet endroit? L'enquête de la police de l'environnement a-t-elle déjà fourni des éléments d'explication additionnels?

Quelles mesures, autres que celles divulguées par la presse, ont été prises afin d'endiguer cette pollution?

Infrabel a-t-elle pris des mesures additionnelles afin d'éviter que ce genre de cas se répète à l'avenir? Le risque a-t-il été évalué ou réévalué? Infrabel a-t-elle mesuré l'importance de la présence de polluants éternels sur ses différents sites?

10.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Messieurs Piedboeuf et Vajda, merci pour vos questions sur un sujet très important.

Je partage votre inquiétude, c'est pourquoi, dès que j'ai appris que la Mellier avait été polluée, j'ai pris contact le jour même avec Infrabel afin de disposer de toutes les informations nécessaires quant aux actions prises et à prendre afin de limiter les dégâts et de réparer le plus rapidement la situation. Je dois dire qu'Infrabel m'a répondu très rapidement.

Je tiens à rappeler que la cause directe de cette pollution est une intervention malveillante de tiers dans le but de voler du cuivre.

Voici les dispositions mises en œuvre par Infrabel dans le cadre de l'exploitation du site. Comme toutes les sous-stations, le site de Marbehan est clôturé et fermé à clé. L'installation est construite de sorte qu'en cas de fuite des transformateurs, les huiles soient récupérées par une cuve enterrée via l'encuvement dans lequel ils se trouvent. Le fait que ces huiles se soient retrouvées dans la Mellier est donc uniquement lié à l'intervention malveillante de tiers, qui ont dévié les huiles en dehors des bacs de récolte. Les voleurs ont cassé les transformateurs et déplacé des tuyaux pour détourner l'huile vers le réseau d'égouttage au lieu de la fosse de rétention. L'huile de refroidissement a donc percolé jusqu'au bassin d'orage destiné à collecter des eaux de pluie et non des huiles.

La sous-station est couverte par un permis d'environnement accordé le 7 janvier 2013 pour un terme expirant le 21 février 2030. Depuis l'arrêt de l'activité de cette cabine en août 2022, le démantèlement de l'installation est en cours. L'évacuation des huiles était prévue en ce mois de février 2024, ce qui est d'autant plus rageant, évidemment.

Voici les mesures d'urgence adoptées par Infrabel dès qu'elle a été informée de l'incident. Dès qu'Infrabel a été mise au fait de l'incident, elle a fait appel à une entreprise spécialisée dans le traitement des huiles et la dépollution afin de prendre les mesures nécessaires pour contenir au maximum la pollution et éliminer l'huile. Le conseiller en pollution des sols d'Infrabel a été dépêché sur place pour assurer les échanges avec le Département de la Police et des Contrôles (DPC). Le DPC a procédé au prélèvement d'huile pour analyse. Deux plaintes ont été déposées à la police, une pour vol et une seconde pour la pollution.

Le site de Marbehan ainsi que ceux d'Arlon et de Longlier ont été placés sous surveillance 24 heures sur 24 par une firme spécialisée, dans l'attente de leur démantèlement complet. Des mesures urgentes afin de contenir la pollution ayant été prises, des discussions sont en cours avec le DPC afin de déterminer les actions de dépollution à prendre par Infrabel.

Les responsables d'Infrabel et les personnes en charge au niveau de la Région wallonne se sont bien sûr rendus sur place et entretiennent depuis lors des contacts permanents. Une équipe de crise a été mise en place par les autorités car l'incident touche différents milieux et secteurs. Il importe notamment de déterminer l'incidence sur le sol. À cet égard, un forage doit être réalisé par la Direction de l'Assainissement des Sols (DAS) dans le bassin d'orage afin de déterminer la profondeur de la pollution. De même, il appartient au Département de la Nature et des Forêts (DNF) et au Département de l'Étude du milieu naturel et agricole (DEMNA) de déterminer les effets potentiels de l'incident sur la biodiversité.

Voorzitster: Marianne Verhaert.

Présidente: Marianne Verhaert.

Je salue la diligence et la réaction des équipes d'Infrabel, même si j'aurais bien évidemment préféré que cet accident résultant d'un acte malveillant soit évité. Je peux vous confirmer que toutes les actions sont mises en œuvre pour limiter les conséquences de cet acte et que le gestionnaire des infrastructures s'y emploie pleinement comme il se doit.

10.04 **Benoît Piedboeuf** (MR): Merci pour votre réponse.

Effectivement, les équipes d'Infrabel ont été extrêmement réactives et toutes les mesures ont été correctement mises en place, mais le mal est fait, et cela renvoie à des questions que je vous ai déjà posées dans le passé. En effet, sur tous les sites abandonnés par la SNCB ou Infrabel, il y a des risques de pollution ou des pollutions avérées dans le sol.

À l'époque, je vous avais demandé dans quelle mesure le propriétaire ne prenait pas les dispositions nécessaires pour assainir les sols, comme cela est fait pour n'importe quelle entreprise indépendante qui est présente sur un site et qui le quitte. En l'occurrence, des dégâts considérables ont été occasionnés dans la commune d'Habay ainsi que dans ma commune. On ne connaît pas l'état actuel des berges, de sorte qu'il reste toute une série de précautions à prendre.

Ma question sous-jacente est la suivante: quand la SNCB et Infrabel vont-elles assainir tous les sites à l'abandon? Ici, la situation est due à un cas de malveillance, mais si le site avait été dépollué et évacué, nous n'en serions pas là. Or ce site est à l'abandon depuis un bon moment.

10.05 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Comme M. Piedboeuf, je ne peux que regretter qu'un stockage d'éléments aussi polluants sans suffisamment de précautions ait pu avoir lieu même si, et nous en convenons tous, la pollution n'est pas le fait de ce stockage mais bien le fait de malfrats qui causent d'importants dommages à la SNCB, pas simplement par cette pollution mais parce que ces malfrats, de manière régulière et récurrente, volent du cuivre, ce qui cause d'autres types de dommages à Infrabel et à la SNCB. C'est bien la malveillance qui est la cause première de cette pollution.

Maintenant, je vais aller un peu plus loin que mon collègue. Au-delà de la catastrophe environnementale d'aujourd'hui, la problématique des PCB, ces polluants éternels, revient de manière générale. Ici, je ne vise plus du tout Infrabel, qui utilise des matériaux tels qu'on les trouve dans le commerce, mais la confection de ces produits et matériaux. J'espère qu'on se rendra compte, avec cet élément qui vient s'ajouter à d'autres, de la dangerosité pour l'environnement et pour notre santé de l'utilisation de produits contenant des PCB. Je vous remercie.

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

11 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van autonoom toegankelijke treinstellen" (55041418C)**

11 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours aux rames accessibles en autonomie" (55041418C)**

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

De NMBS presenteerde recent haar nieuwe treinstellen die het rolstoelgebruikers mogelijk moet maken om autonoom de trein te nemen. Bij het openen van de treindeuren is er een platform voorzien dat automatisch openschuift. Bijkomende handvatten en lagere drukknoppen moeten rolstoelgebruikers in staat stellen om zelfstandig de trein te nemen.

De NMBS bestelde 130 van deze treinstellen die vanaf het najaar zullen geleverd worden. In alle M7-treinstellen zal er steeds één autonoom treinstel worden ingepast. De NMBS-app zal treinreizigers binnenkort in staat stellen om de samenstelling van de trein te zien.

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot het verhogen van de perrons in de stations? Hoeveel stations beschikken momenteel over perrons met een hoogte van 76 cm? Hoeveel zullen er dit eind 2024 zijn?

Welke garanties heeft de minister dat de 130 bestelde autonoom toegankelijke treinstellen tijdig zullen geleverd worden? Wat is het overeengekomen leverschema?

Zijn er contractueel boetes voorzien bij het niet naleven van de voorziene leveringstermijnen door de fabrikant? Zo ja, wat zijn de modaliteiten daarvan? Zo neen, waarom niet?

Zal de mogelijkheid tot het inpassen van een autonoom toegankelijk treinstel in M7-treinen de keuze waar deze M7-treinen zullen worden ingezet beïnvloeden? Op basis van welke criteria worden deze keuzes momenteel gemaakt?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, voor de eerste vraag verwijs ik naar het antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 1912. Ik herhaal dat een station autonoom toegankelijk is als het voorzien is van een helling of een lift naar elk perron. De perrons moeten ook een hoogte hebben van 76 centimeter en het station moet uitgerust zijn met geleidelijnen voor slechtzienden en met minstens één toegankelijke ticketautomaat. Momenteel zijn 103 stations autonoom toegankelijk. Eind 2032 moeten dat er 176 zijn, namelijk de stations waar bijna 70 % van de reizigers de trein neemt.

De NMBS bestelde de 130 autonoom toegankelijke rytuigen in december 2020 bij Alstom. Dat bedrijf heeft zich geëngageerd om die samen met alle andere M7-rijtuigen vanaf de tweede helft van dit jaar en tegen eind 2026 te hebben geleverd. Vanaf dan zal elke M7-trein over minstens één van deze rytuigen beschikken. Bij niet-tijdige levering zijn er boetes voorzien in het M7-contract.

De M7-rijtuigen worden hoofdzakelijk ingezet voor treinen met veel reizigers die via de Brusselse Noord-Zuidverbinding moeten. Zo rijden ze nu al voor de IC-verbindingen tussen Eupen en Oostende, tussen Blankenberge en Genk, tussen Luik en Quiévrain en tussen Gent en Tongeren. Maandag heb ik zelf een M7-trein genomen tussen Namen en Brussel.

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

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

12 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie in het station van Waregem" (55041419C)**

12 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation dans la gare de Waregem" (55041419C)**

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

De NMBS heeft het plan om op 1 maart de openingsuren van de loketten in heel wat van zijn stations af te bouwen. In het station van Waregem zullen de loketten in de toekomst gesloten blijven tijdens de weekends. Lokale politici van Vooruit, één van uw regeringspartners in de Vivaldi-regering die de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS nochtans mee vorm gaven, hebben protest aangetekend tegen de geplande weekendsluiting van de loketten in het station.

Eerder werden de beloofde verhogingen aan de perrons in Waregem al afgevoerd. Bijkomend zijn de perrons er niet toegankelijk voor personen met een beperking wegens het ontbreken van een roltrap.

Heeft de minister een vraag tot overleg ontvangen van de gemeente Waregem over de geplande aanpassing van de openingsuren van de loketten in het station?

Zal de minister in overleg treden met de gemeente Waregem? Zo ja, wanneer en met welke boodschap? Zo neen, waarom niet?

Wanneer zullen de noodzakelijke investeringen voor het verhogen van de perrons en het voorzien van een roltrap in het station van Waregem worden uitgevoerd?

12.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, zoals al eerder aangegeven en besproken, zullen de openingsuren in een aantal stations worden aangepast vanaf 1 maart. Dat is ook het geval in Waregem. De NMBS heeft de lokale overheid daarvan op de hoogte gebracht, inclusief een aanbod

om een informatiesessie te organiseren over het gebruik van haar automaten gericht op kwetsbare doelgroepen. Mijn kabinet ontving een brief over dit onderwerp waar gepast op zal worden geantwoord.

Ik begrijp verder zeer goed dat er op de toegankelijkheid van stations zoals dat van Waregem wordt aangedrongen. Een van de belangrijkste eigenschappen die we vandaag van een station vragen, is integrale en autonome toegankelijkheid, intermodaliteit en openheid. Dat zijn thema's die vroeger jammer genoeg niet altijd de aandacht kregen die ze verdienen, waardoor er nu heel wat werk op de plank ligt op dat vlak en er keuzes moeten worden gemaakt. Het station van Waregem zal aangepakt worden, maar momenteel kan er nog geen timing op gekleefd worden.

12.03 Frank Troosters (VB): Het is natuurlijk jammer dat er nog steeds geen timing op gekleefd kan worden. Vroeger was er een timing voor Waregem, maar die is van de planning gehaald.

Ik heb daar nogal wat vragen over gesteld. Er zijn echt wel wat problemen in dit station inzake toegankelijkheid, bijvoorbeeld trappen en liften die ontbreken. Er is echt wel wat aan de hand daar. Er zijn grote noden. Het is ook geen klein station. Ik kan wel begrijpen dat men lokaal niet echt tevreden is met de manier waarop het gelopen is.

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

13 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast aan het station van Aalter" (55041420C)

13 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incivilités commises à la gare d'Aalter" (55041420C)

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

Het station van Aalter kreunt de laatste tijd onder overlast. Zo waren er recent een brandstichting aan een snoepautomaat en vandalisme aan het aankondigingspaneel vast te stellen. Hangjongeren zorgen bijkomend voor een onveiligheidsgevoel bij de treinreizigers in het station.

In een reactie op bovenstaande verwijst lokaal burgemeester Pieter De Crem naar de NMBS die volgens hem verantwoordelijk is voor het toezicht in het station.

Hoeveel camera's beheert de NMBS in en rond het station van Aalter?

Hoeveel keer werd er door de lokale of federale politie toegang gevraagd tot de beelden van deze camera's in het kader van ongeoorloofde feiten die in en rond het station gepleegd werden (in 2023 en 2024 tot op heden)?

Werd aan deze vraag steeds voldaan? Zo neen, waarom niet?

Welke acties ondernam de NMBS tot op heden om de veiligheid in en rond het station van Aalter te verzekeren en om de overlast aldaar te beteugelen?

Vond er reeds een overleg plaats tussen de NMBS en de gemeente Aalter? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, zal de NMBS hiertoe een initiatief nemen?

Voor welke bedragen werden er het voorbije jaar feiten van schade en/of vandalisme gepleegd ten nadele van de NMBS in het station van Aalter?

Zullen de kosten van de aangerichte schade verhaald worden op de daders indien deze kunnen geïdentificeerd worden?

13.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, de NMBS beheert op haar domein in Aalter 12 vaste camera's. Tot op heden werden in 2023 en 2024 45 keer camerabeelden opgevraagd, waarvan er 43 vragen werden gehonoreerd. Een verzoek kon niet worden ingewilligd wegens de oriëntatie van de camera en een ander verzoek wegens een technisch probleem.

Securail heeft zijn preventieve patrouille in het station opgevoerd evenals zijn inspanningen om de reizigers te sensibiliseren. Daarnaast worden er regelmatig uitgebreide observatierapporten op het terrein opgesteld om een zeer nauwkeurig beeld te krijgen van de manier waarop de veiligheid in het station evolueert, en om het beveiligingsproces te verbeteren. De NMBS heeft naar aanleiding van het toezicht door de agenten van Securail contact opgenomen met de lokale politie van Aalter om extra politieel toezicht te vragen in de late namiddag. Daarnaast heeft de corporate security service, gelet op het feit dat de locatie tot op heden niet permanent op beeld werd vastgelegd, een tijdelijke vaste camera met zicht op de hoofdingang en de wachtzaal geplaatst teneinde enerzijds de overlast te ontmoedigen en anderzijds daders van eventuele misdrijven te kunnen identificeren. De resultaten van die maatregelen worden momenteel door de NMBS geëvalueerd en zullen besproken worden.

Sinds de aanwezigheid van de tijdelijke vaste camera werd geen vandalisme meer vastgesteld. De NMBS heeft steeds bij de politiediensten klacht neergelegd. Bij een eventuele identificatie zal de NMBS daarover worden ingelicht. Zij kan na partijstelling als benadeelde een schadevergoeding verkrijgen.

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

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

14 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke sloop van het stationsgebouw in Kortrijk" (55041421C)

14 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La possible démolition du bâtiment de la gare de Courtrai" (55041421C)

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

Na een eerder positief advies van de stad Kortrijk heeft nu ook het Vlaams Gewest haar fiat gegeven voor de sloop van het huidige stationsgebouw in Kortrijk. Dit ondanks 564 bezwaarschriften en een petitie met meer dan 2.400 handtekeningen tegen de sloop van het gebouw dat kort na de Tweede Wereldoorlog gebouwd werd en symbool staat voor de reconstructie van de stad Kortrijk na de zware bombardementen. De NMBS heeft nu de nodige vergunningen op zak voor de sloop van het gebouw en om een nieuw stationsgebouw te bouwen. In het najaar van 2025 zouden de werken starten.

De werkgroep 'Red ons station' heeft echter aangekondigd mogelijk een beroep in te stellen tegen de verleende vergunning wegens procedurefouten en beweert dat een contact met de NMBS hen leerde dat de sloop van het huidige stationsgebouw daar pas ten vroegste in 2031 gepland is.

Wat is de juiste voorziene datum bij de NMBS voor de sloop van het huidige stationsgebouw in Kortrijk? Zijn hiervoor al de nodige financiële middelen beschikbaar gemaakt? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welk budget is voor wanneer voorzien?

14.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, de sloop van het huidige stationsgebouw maakt deel uit van het totaalproject voor de vernieuwing en het autonoom toegankelijk maken van het station van Kortrijk. Dit kadert binnen het destijds goedgekeurde en reeds deels uitgevoerde masterplan voor de stationsomgeving van Kortrijk.

Uitgaande van de huidige planning van de NMBS zal de sloop van het huidige stationsgebouw inderdaad in 2031 plaatsvinden in een latere fase van de werken.

Het meerjareninvesteringsplan van de NMBS, goedgekeurd als onderdeel van haar openbaardienstcontract, voorziet in de nodige middelen voor deze werkzaamheden.

14.03 Frank Troosters (VB): Bedankt voor uw antwoord.

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

15 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van de rechtstreekse treinverbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel" (55041422C)

15 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la liaison ferroviaire directe entre Saint-Nicolas et Bruxelles" (55041422C)

15.01 **Frank Troosters** (VB): Mevrouw de voorzitter, ik verwijz opnieuw naar de schriftelijke versie van mijn mondelinge vraag.

Door het nieuwe vervoersplan van de NMBS worden de IC-treinen tussen Brussel, Dendermonde en Sint-Niklaas vanaf december geknipt in Dendermonde. Daardoor zullen de stations in Sint-Niklaas, Belsele en Sinaai, Lokeren en Zele geen rechtstreekse verbinding meer hebben met Brussel en zullen de reizigers moeten overstappen in Dendermonde. Lokale politici uitten recent tevergeefs hun protest tegen deze plannen.

Van hoeveel instanties ontving de minister of zijn diensten protest tegen bovenstaande plannen van de NMBS?

Staat de minister achter de aangepaste vervoersplanning van de NMBS? Is deze conform de afspraken die de minister met de NMBS maakte in de gemaakte beheersovereenkomst? Zo niet, tegen welke artikelen/afspraken wordt er een inbreuk gepleegd?

Zal de minister alsnog initiatieven nemen om enige bijsturing in bovenstaande problematiek mogelijk te maken? Zo ja, welke en wanneer? Zo neen, waarom niet?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, het verbeteren van de stiptheid van de treinen is prioritair voor de treinreizigers en dus ook voor de NMBS. Ik heb begrepen dat dit ook belangrijk was voor het Parlement. Het is in dat kader dat een beslissing tot reorganisatie van deze verbinding werd genomen.

De NMBS verwacht dat de positieve effecten voor de reizigers zullen doorwegen en heeft deze maatregel daarom opgenomen in het vervoersplan 2023-2026, dat door de raad van bestuur en de regering werd goedgekeurd. De betrokken reizigers zullen er in de toekomst ook met een overstap niet langer over doen om naar Brussel te sporen. De NMBS is zich ervan bewust dat deze verandering een ingrijpende maatregel is, die de gemoederen beroert. De NMBS is dan ook niet over een nacht ijs gegaan om tot een beslissing te komen.

De NMBS laat mij weten dat men veel belang hecht aan de vragen en bemerkingen die zij vanuit het Waasland krijgen, onder meer van enkele gemeenten en van de betrokken vervoersregio. Die bemerkingen vertrekken immers vanuit een bijzondere aandacht voor de treinreizigers. De NMBS houdt dezelfde focus voor ogen wanneer zij haar beleid uittekent. Ik ben in voortdurende dialoog met de NMBS om de zaken te verbeteren die kunnen worden verbeterd.

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

Ik hoor u zeggen dat de NMBS steeds wil dat er positieve effecten doorwegen voor de treinreizigers. Als ik hoor hoe de gemoederen daar beroerd zijn, krijg ik niet de indruk dat daar veel positieve effecten doorwegen. Ik hoor u zeggen dat u de effecten gaat opvolgen, zodat alles in goede zin evolueert, maar ik vrees eerlijk gezegd dat men in die streek niet echt gelukkig is met de stappen die de NMBS heeft genomen. Daar kan misschien over zijn nagedacht, maar ik ben er alleszins van overtuigd dat er niet goed met de lokale stadsbesturen werd overlegd. Ik zou toch willen vragen dat hierop wordt teruggekomen en dat hierover overleg wordt gepleegd om bij te sturen waar de gemoederen beroerd zijn en waar er dus geen positieve effecten zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55041458C van mevrouw Chanson is uitgesteld. Ook vraag nr. 55041470C van de heer Roggeman is uitgesteld.

16 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beveiliging op de nationale luchthaven" (55041510C)

16 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité à l'aéroport national" (55041510C)

16.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, in het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1868 over de inzet van externe securitydiensten op de luchthaven van Zaventem wordt vermeld dat er geen beroep wordt gedaan op externe securitydiensten op de luchthaven van Zaventem. Klopt dat?

Voorts verwijst ik naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Hoeveel externe securityfirma's zijn actief op en rond de nationale luchthaven?

Hoeveel agenten in dienst van een externe securityfirma zijn actief op en rond de nationale luchthaven?

Welke samenwerkingsmodaliteiten/afspraken (overleg en/of evaluatiemomenten) bestaan er tussen enerzijds Brussels Airport Company, de luchtvaartpolitie en de securityfirma's?

Op welke wijze wordt er toezicht gehouden op de screening van het personeel dat voor externe securitydiensten actief is op de luchthaven (bij aanwerving, functioneren en evaluaties, enz.)?

Wie (welke) is (zijn) de officiële werkgever(s) van het personeel dat instaat voor het busvervoer op de luchthaven?

Wie (welke) is (zijn) de officiële werkgever(s) van het personeel dat instaat voor de persoonscontrole op de luchthaven?

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, BAC doet wel een beroep op private securitybedrijven om de eigen verplichtingen inzake beveiliging na te komen. Voor alle duidelijkheid, uw eerdere vraag verwees naar de vervanging van de luchtvaartpolitie door externe securitydiensten en betrof dus enkel de politietaken waarvoor Fedpol uitsluitend bevoegd blijft. Ik beklemtoon dat de missies die onder de bevoegdheid van de politie vallen, uitsluitend door de politie worden uitgevoerd. De privébeveiliging is bedoeld als ondersteuning van de opdrachten van BAC. BAC heeft momenteel slechts een contract met een firma. Andere partijen die actief zijn op de luchthaven, hebben ook contracten met andere securityfirma's. De politietaken waarnaar u eerdere schriftelijke vraag verwees, behoren tot de uitsluitende bevoegdheid van de federale politie.

De samenwerking tussen de securityfirma en BAC wordt gedefinieerd in een contract voor de levering van beveiligingsdiensten. De uitvoering van dat contract wordt permanent geëvalueerd in een governancestructuur, laat BAC me weten.

De samenwerking tussen BAC, de luchtvaartpolitie en DAB (directie beveiliging van de politie) gebeurt op basis van een operationeel protocol. Er zijn politieke overlegmomenten om operationele kwesties te bespreken. Alle houders van een luchthavenbadge, inclusief het beveiligingspersoneel, zijn onderworpen aan een jaarlijks achtergrondonderzoek door de federale politie.

Ten slotte, er zijn twee soorten controles, namelijk de grenscontroles, uitgezonderd voor Schengenlanden, door de federale politie en de beveiligingscontroles op de luchthaven onder de verantwoordelijkheid van BAC. Zo kunnen bagagecontroles voor vluchten binnen de Schengenzone dus worden uitgevoerd door particuliere bedrijven.

16.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik had gevraagd of er bijkomend een beroep wordt gedaan op externe securitydiensten om een doeltreffend veiligheidsbeleid op de nationale luchthaven te organiseren. Ik heb nergens de link gelegd met wie politietaken moet uitvoeren.

Voor mijn vragen over screening en afspraken met de beveiligingsfirma's over wie waar actief is of toegang heeft, zal ik me tot minister Verlinden wenden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les applications de détection des radars" (55041532C)

17 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Radardetectieapps" (55041532C)

17.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): *Monsieur le Ministre, plus d'un Belge sur trois utilise un système de localisation des radars lorsqu'il conduit. Il s'agit d'applications gratuites ou payantes qui utilisent, majoritairement, les données partagées par les utilisateurs pour signaler leur emplacement. Autre utilité à souligner, ces outils permettent de signaler des accidents, routes accidentées, conducteurs fantômes, et autres dangers sur la route.*

Cependant, selon un récent rapport de l'Institut Vias, les utilisateurs de ces systèmes se feraient flasher deux fois plus souvent que ceux n'en utilisant pas. En effet, lorsque le risque perçu d'une amende pour excès de vitesse est faible, davantage de conducteurs sont tentés de rouler plus vite: 21 % des conducteurs équipés d'un avertisseur de radars indiquent qu'ils roulent plus vite lorsqu'ils sont sûrs qu'il n'y a pas de radars à proximité.

Autre effet secondaire, la police a du apprendre à adapter son mode de fonctionnement: leur emplacement est parfois vite révélé, et la route désertée, alors qu'ils s'installent pour un contrôle de vitesse, d'alcoolémie, ou autre. Enfin, réel danger identifié pour la sécurité routière, ces applications, et leurs nombreux signaux sonores et demandes d'interaction avec l'écran, détournent l'attention des usagers de la route.

Suite à cette étude, Vias a émit plusieurs recommandations, et notamment celle d'interdire les systèmes permettant aux conducteurs d'échapper aux radars ou autres contrôles de police. L'institut reconnaît cependant que l'impact d'une interdiction totale sur la sécurité routière n'a pas pu être entièrement quantifié et est donc incertain.

Vous avez déjà eu l'occasion de réagir dans la presse, mais je souhaiterais que vous confirmiez ou précisiez votre réponse.

Monsieur le Ministre, suite à la publication de ce rapport, avez-vous pris contact avec ces plateformes, comme annoncé dans votre communiqué? Les plateformes sont-elles ouvertes à la discussion?

Les révélations de Vias correspondent-elles aux informations à votre disposition?

Une modification de la législation à ce sujet est-elle envisageable d'ici la fin de la législature?

Pourriez-vous détailler le modèle d'interdiction qui vous paraît le plus judicieux?

Je vous remercie pour votre réponse.

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, je vous informe que le SPF et les plates-formes concernées doivent trouver une date pour une première rencontre, comme je l'avais annoncé, en vue de pouvoir mieux se comprendre et d'essayer de trouver des espaces législatifs qui permettront de mieux réguler leurs activités.

Nous disposons des mêmes informations que vous et que Vias par rapport à ce dossier. Au vu des délais, il n'est certainement pas possible d'introduire une modification de législation avant la fin de cette législature-ci mais bien de la préparer. Après cette législature, en viendra une autre et un autre ministre de la Mobilité, peut-être le même mais dans un autre gouvernement. Je voudrais toutefois entamer ce travail de fond et préparer le projet au plus vite afin qu'il puisse être rapidement mis en place lors de la prochaine législature.

Je ne suis pas en faveur d'une interdiction pure et simple de ces systèmes de détection. En effet, comme Vias le mentionne dans l'étude, nous ne pouvons pas être certains que l'interdiction de ces systèmes ait un effet positif sur la sécurité routière. Au contraire, ces systèmes peuvent encourager les conducteurs à mieux respecter les limites afin, le cas échéant, d'éviter une contravention. Je pencherais plutôt en faveur de l'adoption d'un ensemble de règles obligeant le conducteur utilisant ce type de système à rester constamment vigilant.

Ainsi, concernant les radars fixes, les systèmes de détection pourraient indiquer une zone à risque mais pas l'emplacement exact du radar. Pour ce qui est des contrôles de police, il serait interdit au système de signaler en temps réel les contrôles en cours au niveau de l'alcool et des drogues. Des restrictions pourraient également être mises en place pour les contrôles de vitesse. C'est en tout cas en ce sens que je veux travailler avec les opérateurs et via la préparation d'une initiative législative.

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

Sur la forme, je suis bien d'accord avec vous qu'il ne s'agit pas de légiférer de manière précipitée. Nous attendrons ce que pourra envisager le prochain gouvernement, en espérant conserver le même ministre de la Mobilité. Sur le fond, je connaissais évidemment votre position dont vous avez déjà fait état dans les médias, et je vous rejoins. En vérité, ces applications ont des éléments positifs mais malheureusement aussi beaucoup d'effets pervers. Il faut effectivement travailler à limiter ces effets pervers tout en conservant les effets bénéfiques de ces applications. En d'autres mots: ne pas jeter le bébé avec l'eau du bain.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Marco Van Hees à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de services à la gare de La Louvière-Sud" (55041542C)

18 Vraag van Marco Van Hees aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afbraak van de dienstverlening in het station La Louvière-Zuid" (55041542C)

18.01 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous ai déjà interrogé plusieurs fois sur le sort du transport ferroviaire dans ma région de La Louvière et Binche.

J'évoquais ainsi la ligne 108, qui a relié La Louvière à Erquelinnes durant plus d'un siècle avant d'entamer un processus de mort à petit feu: suppression du tronçon Binche-Erquelinnes (1962), suppression de la plupart des gares et arrêts (1962 à 1984), destruction d'une des deux voies (2002), suppression des deux derniers trains de la journée (2014) et, sous ce gouvernement, fermeture des guichets en gare de Binche (2021).

Il me revient que c'est désormais la gare de La Louvière-Sud, nœud ferroviaire où le nombre de voyageurs est pourtant en hausse, qui serait prochainement la cible de cette politique de destruction du chemin de fer.

D'une part, les heures d'ouverture des guichets seraient réduites à la tranche 7-14 heures la semaine et le samedi, alors qu'ils ouvrent actuellement de 5 h 45 à 20 h en semaine. Et, le dimanche, les guichets seraient purement et simplement fermés.

D'autre part, la SNCB supprimerait à La Louvière-Sud les sous-chefs de gare et les assistants clientèle, c'est-à-dire la totalité du personnel dédié aux services aux voyageurs (hors guichetiers), en ce compris l'aide aux personnes à mobilité réduite.

Monsieur le ministre, allez-vous vous opposer à ce nouveau détricotage du service public ferroviaire en exigeant que la SNCB maintienne le personnel et les horaires des guichets en gare de La Louvière-Sud? Dans la négative, comment justifiez-vous ces mesures? Qu'advierait-il des personnes à mobilité réduite prenant le train à La Louvière-Sud? Quel serait le sort du personnel (guichetiers, sous-chefs de gare, assistants clientèle) dont le service serait supprimé?

18.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Van Hees, je n'étais pas né en 1962 lors de la suppression du tronçon Binche-Erquelinnes mais permettez-moi de la déplorer avec vous.

Pour le reste, je ne peux que réaffirmer, comme je l'ai déjà fait dans cette commission et en séance plénière, qu'aucun guichet ne sera fermé mais qu'effectivement les heures d'ouverture seront adaptées aux heures les plus fréquentées de la journée. L'accueil dans les gares reste bien entendu assuré, voire renforcé puisque les horaires d'ouverture des salles d'attente ont été élargis au-delà des heures d'ouverture précédentes. Plusieurs projets dans des gares que vous avez citées ou non, mais de cette

région, sont en cours pour ramener de la vie en gare: un commissariat de police dans la gare de La Louvière-Centre, des activités de type horeca dans la gare de Binche. D'autres projets sont en cours dans ce sens.

En ce qui concerne un point que je partage avec vous, c'est-à-dire l'assistance aux personnes à mobilité réduite, cette dernière est bien évidemment maintenue et renforcée dans les gares dans lesquelles elle est proposée aujourd'hui.

Il est clair que cette évolution suscite des interrogations et que les changements ne sont pas toujours facilement acceptés ou compris. C'est pour cela que de nombreuses actions sont entreprises pour accompagner ce changement. Un nouveau modèle de présence en gare permettra d'atteindre un équilibre entre la présence en gare, la qualité du service délivré en gare et l'amélioration de la performance. Le nouveau modèle sera déployé à partir de la fin de l'année. Il repose sur un personnel polyvalent, l'agent en mobilité, présent dans l'ensemble de la gare, pas uniquement derrière le guichet, pour assurer la vente de titres de transport, d'une part, et, d'autre part, pour prendre en charge diverses tâches d'assistance aux voyageurs en gare, l'accueil des voyageurs, l'assistance aux personnes à mobilité réduite et en chaise roulante, l'assistance aux groupes, le conseil sur les titres de transport, les conseils de voyage en cas de trafic perturbé, et les réponses aux questions des voyageurs.

La prise en charge de toutes les personnes à mobilité réduite avec chaise roulante sera réalisée comme aujourd'hui par les équipes mobiles d'intervention. Elles prendront aussi en charge les personnes à mobilité réduite sans chaise roulante en dehors des heures de présence des agents en mobilité dans quelques très grandes gares. Ce modèle n'aura donc pas d'impact négatif sur l'assistance aux PMR qui restera assurée dans 132 gares avec chaise roulante et dans 159 gares sans chaise roulante. Au contraire, les agents en mobilité ayant été formés et étant présents dans les gares pourront demain aider davantage de personnes demandant de l'aide mais n'ayant pas réservé une assistance PMR. C'est un changement mais cette polyvalence procurera un meilleur service aux personnes concernées.

18.03 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous prie de m'excuser mais j'ai le sentiment que vous vous moquez un peu du monde! Vous affirmez que l'assistance aux personnes à mobilité réduite sera maintenue, voire renforcée. Or, je ne vois pas comment cela pourra être le cas: aujourd'hui, le personnel en gare est présent de manière permanente alors que, demain, ce seront des équipes mobiles qui devront intervenir ou bien les employés au guichet alors qu'ils sont au guichet!

Au début de votre mandat, vous aviez pris pour cible les petites gares comme celle de Binche dont vous avez fait fermer tous les guichets. Désormais, vous vous en prenez à des gares plus grandes comme celle de La Louvière qui est la cinquième ville de Wallonie. Vous réduisez le nombre de guichets. On sait que c'est un premier pas vers la fermeture totale comme à Binche. Vous vous attaquez à la gare de la cinquième ville de Wallonie! On sait aussi que sous la Vivaldi, la dotation au rail a évolué deux fois moins vite que le coût de l'inflation. Nous assistons au définancement du rail.

Vous n'êtes certes pas le premier ministre des Transports à mener une telle politique mais nous nous serions attendus à mieux de la part d'un ministre écologiste. (*Rumeurs*)

Ce sont des faits! Cela fait rire les députés Ecolo, mais c'est une réalité! Prenez les chiffres du budget! Vous verrez que c'est ça le bilan d'Ecolo sur le transport ferroviaire!

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55041567C van de heer Roggeman is uitgesteld.

19 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le budget mobilité versus la voiture salaire" (55041609C)

19 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het mobiliteitsbudget versus de salariswagen" (55041609C)

19.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, pour les employés, il existe les voitures outil (camionnettes, taxis, etc.) qui permettent de travailler et les voitures salaire qui constituent un avantage fiscal. Vu la taxation du travail en Belgique, on peut comprendre ce recours à l'avantage fiscal mais

force est de constater qu'il ne concerne qu'un petit pourcentage d'employés.

Aujourd'hui, toujours dans l'optique d'un complément de salaire, on observe une évolution. Un employé sur 35 a échangé son privilège de voiture de société contre un budget de mobilité. À Bruxelles, il s'agit même d'un employé sur 30. Si ces employés qui se sont tournés vers ces alternatives de mobilité restent malheureusement toujours minoritaires, on peut saluer l'évolution de leur nombre. En effet, la proportion totale de travailleurs bénéficiant d'un budget de mobilité a doublé en 2022 et en 2023. Par ailleurs, le montant médian a augmenté de 30 % en 2023, passant de 6 000 euros en 2022 à 7 800 euros en 2023.

La mesure met du temps à se mettre en place, notamment parce que les employés qui disposent actuellement d'une voiture de société ne peuvent opter pour des solutions plus durables que lorsqu'ils arrivent au terme de leur contrat de location. Cependant, selon une récente étude de SD Worx, le budget mobilité reste un facteur de différenciation pour attirer des talents. C'est une bonne nouvelle. En tant qu'écologiste, je ne peux que saluer ce type d'initiative qui permet de libérer les choix de mobilité et d'ainsi réduire notre dépendance aux énergies fossiles.

Monsieur le ministre, apportez-vous un soutien à ce mécanisme? Comment continuer à augmenter ce chiffre?

19.02 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur Vajda, je me réjouis tout autant que vous que de plus en plus de travailleurs soient séduits par le budget mobilité. Il y a autant de réalités professionnelles qu'il y a de travailleurs et ce budget mobilité est avant tout un moyen de leur faciliter la vie grâce à une offre de transports à la carte. C'est pourquoi j'ai fait de la modernisation de ce budget mobilité l'une des priorités depuis mon entrée en fonction en janvier 2022.

À mon initiative, le système du budget mobilité a été mis à jour afin de veiller à simplifier les processus et procédures pour les entreprises et afin de simplifier la mise en œuvre du budget dans leur chef.

En effet, c'est souvent cette mise en œuvre qui est un élément bloquant qui empêche le passage à cette formule innovante et positive pour la mobilité et pour les travailleurs. Augmenter le nombre des travailleurs bénéficiant d'un tel budget est possible, notamment en sensibilisant encore mieux les employeurs. La sensibilisation des employeurs au comportement de leurs travailleurs en matière de mobilité a lieu notamment tous les trois ans via l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-lieu de travail.

Par exemple, depuis le 1^{er} janvier 2024, la mise en œuvre a encore été simplifiée pour les entreprises. Les formules du calcul du budget ont été réduites à deux. Les employeurs ont désormais le choix entre une évaluation basée sur les frais réels ou une évaluation forfaitaire pour calculer le montant du budget disponible, ce qui leur simplifie l'utilisation du budget mobilité.

Par ailleurs, via l'appel à projets "Shift your mobility", le SPF Mobilité soutient les entreprises qui développent des produits ou des services pour accélérer le report vers des modes durables de déplacement domicile-travail. Avec des incitants supplémentaires, il est possible de convaincre davantage de travailleurs d'opter pour des modes de transport durables.

Divers projets peuvent bénéficier d'un soutien, de la mise à disposition d'une flotte-test de vélos dans les entreprises à un accompagnement approprié, en passant par une solution pour les PME telle que l'instauration du budget mobilité.

La mesure étant récente, il y a lieu d'effectuer régulièrement des adaptations pour la rendre encore plus attractive. Le ministre des Finances est également compétent en la matière, mais je pense que le budget mobilité est loin d'avoir atteint tout son potentiel. Les témoignages positifs que l'on reçoit à son sujet sont encourageants. Ils doivent encourager d'autres entreprises à faire le pas.

19.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie et je me réjouis qu'une politique initiée en début de législature produise déjà certains effets perceptibles. De même, nous ne pouvons que nous réjouir de favoriser des modes de déplacement autres que la voiture. Je parlais dans ma question des conséquences environnementales de l'usage de la voiture et, partant, des énergies fossiles. Il y a également un avantage non négligeable sur le plan économique, quand on connaît le

coût des nombreuses voitures qui se dirigent chaque matin vers Bruxelles ou vers le Luxembourg. Dès lors, même d'un point de vue économique, favoriser un autre type de transport est une nécessité. Merci encore pour votre travail et pour les actions concrètes.

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

20 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verlenging van het mandaat van de ombudsmannen voor de treinreizigers" (55041623C)

20 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prolongation du mandat des médiateurs pour les voyageurs ferroviaires" (55041623C)

20.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik heb u daarstraks ondervraagd over de belofte van mevrouw De Sutter dat zij heel binnenkort zou komen met een vernieuwd wettelijk kader over de luchtvaart. Ik heb nu een soortgelijke vraag over het treinverkeer.

20.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, een voorontwerp van wet en een ontwerp van KB maken momenteel het voorwerp uit van bespreking. Met het oog op finalisering moeten evenwel nog enkele zaken worden uitgeklaard en enkele knopen doorgehakt. Het is inderdaad de bedoeling om bij de redactie van deze nieuwe reglementering maximaal met het principe van Venetië rekening te houden.

De mandaten van de twee huidige ombudsmannen bij de ombudsdienst voor treinreizigers liepen af op 31 december 2023. Deze mandaten werden inmiddels verlengd overeenkomstig artikel 8, derde lid, van het KB van 24 oktober 2012 betreffende de ombudsdienst voor treinreizigers die luidt als volgt: "De minister kan het mandaat verlengen voor een periode van maximaal zes maanden." De verlenging is noodzakelijk om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen.

De twee ombudsmannen werden overeenkomstig artikels 8 en 9 van het voornoemde KB voor het laatst geëvalueerd in 2023. Deze evaluatie was positief.

20.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u geeft een stand van zaken, maar ik heb niet gehoord of er deze legislatuur nog geland zal worden. Het gaat over de bespreking van een voorontwerp, maar er kan natuurlijk nog heel lang worden gesproken. Minister De Sutter zei dat het voor heel binnenkort was, maar ik heb geen elementen in die richting gezien. Ik vraag mij dus af of u ook hiermee nog zult kunnen landen in deze legislatuur, maar ik heb het stille vermoeden van niet.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55041633C van de heer Lachaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

21 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De heffingen op Brussels Airport" (55041645C)

21 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les redevances perçues à Brussels Airport" (55041645C)

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik heb een technische vraag over artikel 13, § 6, van het koninklijk besluit van 14 februari 2001 tot vaststelling van de heffingen waaraan het gebruik van de openbare diensten met betrekking tot de luchtvaart is onderworpen. Volgens onze informatie betaalt BAC de betreffende heffing, die ze in tegenstelling tot andere heffingen niet voor zichzelf maar voor het DGLV int, al sinds 2018 niet meer aan het DGLV. De redenen zijn niet duidelijk.

Waarom betaalt BAC die vergoeding sinds 2018 niet meer aan het DGLV betaald? Hoe ziet u dat? Zult u proberen terug te vorderen?

Zullen de opbrengsten – BAC moet een percentage van de ticketprijs dat het ontvangt, aan het DGLV overmaken – inderdaad worden gebruikt voor opleidingen van het veiligheidspersoneel? Dat is voor ons belangrijk.

21.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, aangezien BAC zich in het bijzonder sedert de opheffing van het Fonds voor de Financiering en de Verbetering van de Controle-, Inspectie- en Onderzoeksmiddelen en van de Preventieprogramma's van de Luchtvaart bij artikel 37 van de programmawet van 26 december 2015 vragen stelt omtrent de affectatie van die vergoedingen, vinden reeds enkele jaren dienaangaande op geregelde tijdstippen met tussenpozen besprekingen plaats tussen BAC en het DGLV. Dat is evenzeer het geval voor het dossier dat u aankaart.

Uiteraard worden de nodige maatregelen genomen om de belangen van de Belgische Staat maximaal te vrijwaren. Alle leden van de in artikel 13, § 6, van het KB van 14 februari 2001 bedoelde diensten Luchtvaartbeveiliging en Veiligheid zullen de nodige opleidingen krijgen, zoals dat tot nu toe ook altijd het geval was.

21.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Het blijft een beetje onduidelijk. De reizigers betalen voor tickets. Ik weet niet hoeveel BAC daarvan precies aan het DGLV moet overmaken.

Ik kaart de kwestie aan, mijnheer de minister, omdat we van het personeel horen dat er heel wat problemen zijn met de opleiding van de inspecteurs. Zij moeten een goede opleiding krijgen over hoe op te treden bijvoorbeeld bij een overval. Het betreft dus eigenlijk middelen die BAC moet overhevelen naar de diensten van het DGLV die verantwoordelijk zijn voor opleiding en voor de inzet van voldoende inspecteurs op het terrein omwille van de veiligheid van de passagiers en de werknemers.

U hebt niet volledig op mijn vragen geantwoord. Ik dring erop aan dat u onderzoekt of de middelen daar effectief voor worden gebruikt. Werknemers slaken een cri de coeur; er is grote nood aan middelen voor de opleidingen voor inspectiediensten op de luchthaven.

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

22 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afbraak van de watertoren vlak bij het station Denderleeuw" (55041665C)**

22 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La démolition du château d'eau près de la gare de Denderleeuw" (55041665C)**

22.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal de inleiding van mijn vraag niet overnemen. Ik zal mij beperken tot de vragen zelf.

Mijnheer de minister, ten eerste, wat was het initiële kostenplaatje voor de sloop van het gebouw? Welk percentage namen of nemen de NMBS, Infrabel, de gemeente of eventuele andere overheden op zich?

Ten tweede, belangrijker is de volgende vraag. Wat is de effectieve kostprijs voor de sloop van het gebouw? Welk percentage van de onkosten zullen respectievelijk de NMBS, Infrabel, de gemeente en/of andere overheden op zich nemen?

Ten derde, een ook niet onbelangrijke vraag is de volgende. Wanneer kwam de laatste vraagpoging van de gemeente Denderleeuw, om het gebouw alsnog te beschermen en definitief te behouden? Eventueel had ik ook graag een kopie van die communicatie gekregen via e-mail of via fysieke weg.

Ten vierde, wanneer kwam de laatste vraagpoging van Erfgoed Vlaanderen op het Vlaamse niveau, om het gebouw alsnog te behouden en te beschermen? Ook hier had ik graag een kopie gekregen van die communicatie.

22.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, de sloop is volledig ten laste van de NMBS als eigenaar van de toren. De geschatte kostprijs is iets meer dan 200.000 euro.

Uw vragen over de inspanningen van de gemeente Denderleeuw en Erfgoed Vlaanderen om de watertoren alsnog te beschermen, dient u veeleer met hen op te nemen.

22.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw veeleer summiere antwoord.

Ik begrijp dat u de bal doorspeelt naar het Vlaamse en het lokale niveau. Het zal u echter niet verbazen dat zij hetzelfde hebben gedaan. Zij hebben de bal naar hier gekaatst. Het enige cijfer waarover u sprak is een schatting van 200.000 euro. Toen ik cijfers opvroeg, heb ik het initiële kostenplaatje of de raming gevraagd alsook de effectieve kostprijs. U geeft een gezamenlijk antwoord, namelijk plusminus 200.000 euro. Dat is voor mij natuurlijk onvoldoende. Dat is een heel ruime vorm van nattevingerwerk en slechte boekhouding.

Ik zal mijn vraag dus schriftelijk opnieuw indienen. De reden daarvoor is duidelijk. Het voorbije weekend werd immers overgegaan tot de sloop van het gebouw, die een tot maximaal twee dagen in beslag zou nemen. Het kereltje is evenwel wat robuuster dan men had gedacht en men heeft hem nog niet klein gekregen. De kosten voor de NMBS zullen dus hoger oplopen, wat opnieuw vragen oproept.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dieseltreinen op de lijn Gent-Lokeren" (55041670C)

23 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains diesel sur la ligne Gand-Lokeren" (55041670C)

23.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, zoals ik in deze commissie – waarschijnlijk tot vervelens toe – al meermaals herhaalde, is Oost-Vlaanderen de enige provincie waar nog dieseltreinen voor personenvervoer rijden. Een van die lijnen is lijn 86 van Gent-Sint-Pieters naar Ronse. Na druk uit verschillende hoeken beloofde u die hinderlijke en vervuilende verbindingen te beperken of weg te werken.

In realiteit merken we evenwel het omgekeerde. De 'diesellijn' 86 Gent-Ronse werd met 25 km verlengd tot in het Waasland, meer bepaald tot in Lokeren. Lokeren-Gent is nochtans al meer dan 30 jaar een geëlektrificeerde spoorlijn en toch zet de NMBS weer dieseltreinen in.

In Lokeren staan de dieseltreinen per dag meer dan 11 uur stil met draaiende motoren, terwijl ze wachten op een volgende rit. Van die 11 uur valt zelfs bijna één uur onder nachtlawaai. Het begint om 5.29 uur en eindigt om 23.22 uur. Dat veroorzaakt een enorme geluidsoverlast, maar ook trillingen en zelfs geuroverlast. Dit is enorm schadelijk en hinderlijk voor de omwonenden alsook voor de wachtende reizigers op het perron.

Wanneer en waarom werd beslist om het dieseltreinetraject Ronse-Gent te verlengen tot Lokeren?

Hoeveel klachten voor geluidsoverlast ontving de NMBS sinds die verlenging?

Gaat dit om een proefproject? Zo ja, wanneer wordt dit geëvalueerd?

Ik maak van de gelegenheid gebruik om u te vragen of u de implementering van de batterijtreinen tegen 2034 nog altijd haalbaar acht?

23.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer De Spiegeleer, ik neem aan dat u verwijst naar de S53-verbinding in Lokeren. De NMBS heeft uitgebreid gecommuniceerd, met name in de pers, over de uitbreiding van het treinaanbod vanaf december 2023. Bij die gelegenheid kondigde de NMBS aan dat de S53-verbinding opnieuw rijdt en op weekdays wordt verlengd tot Oudenaarde, een mooie uitbreiding van het treinaanbod. Aangezien dat deel van het traject verloopt over niet-geëlektrificeerde sporen dient de NMBS ook dieselmaterieel in te zetten.

Om de bedrijfszekerheid van het treinverkeer 's ochtends te verzekeren, moeten bepaalde treinen ruim op voorhand worden opgestart. Zo moeten 's ochtends vroeg al dieselmotorwagens worden gestart voor de eerste trein van de dag. Om technische redenen moet een motorwagen enige tijd draaien, onder meer voor de luchtdrukproductie. Het gebeurt ook dat de depanneerders 's morgens vroeg een technisch onderzoek moeten uitvoeren. Zij kunnen dat enkel doen door de motor van de locomotief te laten draaien. De NMBS bekijkt steeds alle mogelijkheden om de tijd dat haar materieel stilstaat in de stations zo kort mogelijk te houden.

Een trein opstarten, is niet hetzelfde als een auto opstarten. Dat vergt een heel proces. Voor de veiligheid moet er voor vertrek uit de bundel ook steeds een aantal proeven gebeuren. Onder andere om die reden moeten treinen vaak geruime tijd voor het vertrek worden opgestart. Alle NMBS-medewerkers worden gesensibiliseerd om de opstartperiode zo kort mogelijk te houden om zo geen onnodige energie te verspillen en eventuele overlast zoveel mogelijk te beperken.

Met het oog op de vervanging van de vervuilende dieseltreinen verwacht de NMBS eind 2024 een raamovereenkomst te kunnen afsluiten voor een vloot elektrische motorstellen met een geplande levering vanaf 2029 voor een maximumtotaal van 170.000 zitplaatsen. Een deel van de bestelling zal bestaan uit batterijtreinen. De openbare aanbesteding met een aantal geselecteerde kandidaten voor maximaal 170.000 zitplaatsen loopt. De NMBS ontving eind november 2023 de eerste offerte dankzij het financieringsplan dat we met de NMBS hebben getekend.

23.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, op één specifiek aspect hebt u niet geantwoord, namelijk het aantal klachten wegens geluidsoverlast dat de NMBS zou hebben ontvangen sinds die verlenging van Gent tot Lokeren. Voorts hebt u technisch toegelicht waarom die dieseltreinen zo vroeg opstarten en zoveel draaien. Ik heb nergens geïnsinueerd dat dat zou zijn om mensen lastig te vallen of dat er geen technische reden voor zou kunnen zijn. Het is natuurlijk wel een realiteit dat die zo lang moeten warmlopen en dat dit een zeer hinderlijk effect heeft op de buurt. U zegt dat dit enkel te maken heeft met de nieuwe dienstregeling en de verbinding Gent-Lokeren.

De essentie van de zaak is natuurlijk dat die verbinding Gent-Lokeren geëlektrificeerd is en dat daar gewone treinen rijden, aangedreven door de bovenleiding, zoals vroeger altijd het geval was. Dat roept vragen op bij mezelf maar ook bij vele omwonenden. Waarom worden die lawaaierige, vervuilende dieseltreinen nu plots, onder een groene minister nota bene, doorgetrokken tot in Lokeren? Wordt ongetwijfeld vervolgd.

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

24 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rijden zonder rijbewijs en de aanpak van recidivisten in het verkeer" (55041699C)

24 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La conduite sans permis et la lutte contre la récidive en matière de roulage" (55041699C)

24.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn mondelinge vraag.

Afgelopen zondag is er een vreselijk ongeval gebeurd in de Gentse haven. Een dronken bestuurder maaide een groep wielertoeristen van het fietspad. Twee mensen verloren daar het leven. Heel België leeft mee met de nabestaanden. Het was al vreselijk dat de man had gedronken, veel te veel had gedronken. Maar bovendien had de autobestuurder al tien jaar geen geldig rijbewijs meer. Dat rijbewijs was ingetrokken na eerdere veroordelingen. Het ging dus om een hardnekkige recidivist.

Onze vragen:

- Hoeveel rijbewijzen zijn er vandaag in België ingetrokken na een veroordeling? Welke controle oefent justitie, politie en de FOD mobiliteit uit op de naleving van die straf?

- Welk initiatief heeft u reeds genomen om dit soort vreselijke ongevallen te voorkomen?

- Welke preventieve maatregelen ziet u mogelijk? Kan een digitaal rijbewijs of alcoholslot een oplossing bieden?

24.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, wat er afgelopen zondag in Gent is gebeurd, is absoluut verschrikkelijk. Ik betuig mijn medeleven aan de familie en naasten van de betrokkenen. Dit sterkt mij opnieuw in mijn overtuiging om de verkeersveiligheid verder te verhogen en de strijd tegen hardnekkige recidivisten verder op te voeren.

Over cijfers inzake rijbewijzen die ingetrokken zijn wegens het verval van het recht tot sturen, beschikt

enkel de FOD Justitie. De FOD Mobiliteit kan voor elke houder of aanvrager van een rijbewijs de gegevens van de FOD Justitie raadplegen om na te gaan of deze vervallen verklaard is van het recht tot sturen. Teneinde het risico op een onterechte aflevering van een rijbewijs te verminderen, heeft de FOD Mobiliteit een aantal controlemechanismen ingebouwd in de databank van de rijbewijzen, Mercurius. Zowel bij de aanvraag van een rijbewijs als bij de aflevering van elk rijbewijs verschijnt in onze databank een signaal wanneer er een historiek van rijverboden van toepassing is. Ook de politie kan de informatie van een verval van het recht tot sturen raadplegen.

Tijdens deze legislatuur is de strijd tegen recidive een van de prioriteiten op het vlak van verkeersveiligheid. De problematiek werd expliciet opgenomen in het regeerakkoord en meerdere pistes voor een verstrenging van het huidige kader zijn de laatste jaren onderzocht en uitgewerkt. Er werd bijvoorbeeld een akkoord bereikt over de uitbreiding van de educatieve alternatieve sanctie naar het verval van het recht tot sturen. Zo kan de rechter in de toekomst een vervallen verklaard overtreder verplichten tot het volgen van een herstelopleiding die bedoeld is om tot een gedragsverandering te komen ter aanvulling of ter vervanging van de bestaande herstelmaatregelen; een theoretisch en een praktisch examen en een psychologisch en medisch onderzoek.

Ik heb ook samen met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken de drempel voor de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs doen dalen van 1,5 naar 1,2 promille. Die nieuwe maatregel trad vorige zomer in werking.

Verder werk ik aan een herziening van de code voor de openbare weg, samen met de gewesten, met het oog op een beter evenwicht op de weg tussen actieve weggebruikers en de automobilisten, in het voordeel van de actieve en kwetsbare weggebruikers.

De invoering van het digitale en zogenaamd mobiele rijbewijs wordt momenteel besproken in het Europees Parlement – die bespreking was vandaag – naar aanleiding van een voorstel van richtlijn tot herziening van de huidige rijbewijsrichtlijn. Helaas zal dat niet kunnen beletten dat iemand met een vervallen verklaard rijbewijs een voertuig bestuurd.

Uw suggestie met betrekking tot het alcoholslot, wat een beveiligingsmaatregel is, is zeker een goede oplossing voor personen die moeite hebben om rijden en drinken gescheiden te houden. Het in het voertuig ingebouwde alcoholslot verhindert te rijden vanaf 0,2 promille, maar biedt wel de kans om het voertuig te blijven gebruiken in professionele, familiale en sociale context. Het is best mogelijk dat de persoon in kwestie reeds werd veroordeeld tot een alcoholslot. Sinds 1 juli 2018 verplicht de wet rechters immers om een alcoholslot op te leggen ingeval van zware alcoholintoxicatie van minstens 1,8 promille, alsook ingeval van wettelijke herhaling binnen de drie jaar vanaf 1,2 promille. Ingeval van herhaling moet men ook standaard de vier herstelexamens met succes afronden vooraleer men met een alcoholslot mag beginnen te rijden. Op het rijbewijs van een persoon die een alcoholslot laat installeren, wordt de Europese code 69 aangebracht. Als men na veroordeling beslist om een tijdlang niet meer te rijden, moet men het normale rijbewijs ter griffie neerleggen.

Ik kan u garanderen dat ik, in nauwe samenwerking met mijn collega, de minister van Justitie Paul Van Tigchelt, elke dag verder werk aan maatregelen om dergelijke drama's in de toekomst uit te sluiten. Mobiliteit is een vrijheid en dat moet zo blijven. Verkeersveiligheid is daarvoor een essentiële voorwaarde.

24.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dank voor uw uitgebreid antwoord, mijnheer de minister.

Ik vind het ook heel interessant dat wij de piste van preventie bewandelen, alsook die van het voorlopige rijbewijs en het alcoholslot. Wij zijn er voorstander van om op die piste verder te werken en ik ben blij dat u daar samen met de minister van Justitie verder werk van wilt blijven maken.

Wat dit weekend is gebeurd, is verschrikkelijk. Recidivisten zouden zoiets niet mogen aanrichten. Wij moeten echt inzetten op meer verkeersveiligheid. Zeker de zwakke weggebruiker moet zich op straat veilig kunnen voelen. Ik hoorde via de vakbonden dat de politie beweert dat ze niet altijd toegang heeft tot alle gegevens en dat ook daar nog werk aan de winkel is. Ook dat zou samen met de minister van Justitie moeten worden bekeken, opdat de politie sneller te weten komt met wie ze te maken heeft. Ik hoop van harte dat die problemen verder zullen worden aangepakt.

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

25 Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pistes de solution pour la revendication de la FJA lors du Conseil Mobilité (UE)" (55041527C)

25 Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De denkplaatjes om op de Raad Mobiliteit van de EU tot een oplossing te komen voor de eis van de FJA" (55041527C)

25.01 **Patrick Prévot** (PS): Monsieur le ministre, il ne s'agit certes pas, au regard de l'actualité, de la revendication prioritaire des jeunes agriculteurs, mais la demande est formulée depuis longtemps. Elle relève notamment de vos compétences, à savoir obtenir une dérogation des permis B+E pour les détenteurs des permis B+G.

C'est la troisième fois que je vous interpelle à ce sujet au cours de cette législature. La dernière fois, le 5 juillet 2023, vous m'aviez répondu, je vous cite: "La directive 2006/126/CE actuellement en vigueur sur le permis de conduire exclut de son champ d'application les tracteurs agricoles et forestiers (...) Cette directive est actuellement en phase de discussion au niveau du Conseil. Il est possible qu'elle aboutisse sous la présidence belge du Conseil au premier semestre 2024 (...) J'aurai le plaisir de prendre le relais au niveau du Conseil Mobilité le 1^{er} janvier prochain. J'espère que nous pourrions faire aboutir un maximum de dossiers, dont celui-là éventuellement."

Monsieur le ministre, je reviens vers vous fort de cette citation pleine d'espoir. Pourriez-vous me communiquer si ce dossier est en discussion au Conseil Mobilité? Le sera-t-il? L'a-t-il été? Peut-il aboutir selon vous? Quel est l'instantané de la situation?

25.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Prévot, bravo pour votre constance en la matière.

J'ai eu l'occasion d'en discuter très récemment avec des jeunes agriculteurs, qui m'avaient invité pour prendre connaissance de leurs préoccupations et revendications. Comme vous l'avez dit, ils souhaitent surtout qu'on arrête les négociations sur le Mercosur et qu'on diminue les charges administratives inutiles.

Mais ce dossier en fait partie: la reconnaissance du permis G est un exemple de lourdeur administrative qui complique l'activité des agriculteurs et agricultrices. Je peux vous assurer et vous redire que ce sujet me tient à cœur.

Je vous confirme que la directive européenne 2006/126/CE relative au permis de conduire a fait l'objet de discussions récentes au niveau du Conseil. L'exclusion des véhicules agricoles et forestiers a alors été soulevée par la Belgique, comme je m'y étais engagé auprès de vous et d'autres interlocuteurs.

Néanmoins, un consensus sur la question n'a pas pu être recueilli entre les États membres, ce que je déplore. Il faut, toutefois, noter que le Parlement européen se penche également sur la directive. Il n'a pas encore voté le texte d'une nouvelle directive, mais il apparaît, d'ores et déjà, que les travaux relatifs ne pourront malheureusement pas être finalisés sous cette législature, et donc sous présidence belge.

Au niveau belge, tant que la directive européenne ne reconnaît pas les catégories nationales de permis de conduire, dont la catégorie G, nous sommes malheureusement dans l'incapacité de changer ces règles.

Comme je l'ai également assuré au président et au secrétaire de la FJA, vous pouvez compter sur ma détermination à faire valoir l'importance de trouver une solution aux problèmes que vous soulevez au sein du Conseil Transport de l'Union européenne.

Nous avons beau avoir la présidence, nous ne décidons pas de tout tout seuls. Nous verrons ce que nous pouvons néanmoins obtenir dans les trois mois qu'il nous reste.

25.03 **Patrick Prévot** (PS): Merci, monsieur le ministre, d'avoir dressé, comme je vous le demandais, un instantané de la situation.

Comme vous, je suis déçu qu'à l'heure actuelle, aucun consensus n'ait été trouvé au niveau des États

membres. Je pense que cela fait partie des revendications portées singulièrement par les jeunes agriculteurs, et notamment la FJA. J'entends que vous êtes toujours dans une dynamique volontariste par rapport à ce dossier et qu'il reste trois mois avant les élections et peut-être encore l'une ou l'autre fenêtre d'opportunité. J'espère que l'on pourra éventuellement aboutir positivement sur ce dossier.

Ce n'est évidemment pas la panacée, mais cela ferait plaisir aux syndicats agricoles et singulièrement à la FJA. J'espère donc que l'on pourra transformer l'essai.

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

[26] Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsenstallingen aan de stations in Sint-Niklaas" (55041701C)

[26] Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings pour vélos dans les gares de Saint-Nicolas" (55041701C)

[26.01] Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn mondelinge vraag.

Jammer genoeg moeten de inwoners van Sint-Niklaas vaststellen dat bij de fietsenstallingen aan de stations in de deelgemeenten vaak diefstallen en gevallen van vandalisme voorkomen. In het 'hoofdstation' in St.-Niklaas zijn reeds camera's voorzien. Maar aan de overige stations in St.-Niklaas (Nieuwkerken-Waas, Belsele, Sinaai) ontbreken deze nog.

Staan er ingrepen gepland om de fietsenstallingen aan de stations in St.-Niklaas en deze in de andere deeldorpen te verbeteren en beter te beveiligen? Zo ja, welke en wanneer staan de ingrepen gepland?

Kan de gemeente zelf initiatieven nemen om hier camera's te plaatsen? Is hieromtrent reeds een overleg tussen de stad en de NMBS?

[26.02] Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Verhaert, de NMBS pleegt structureel overleg met de lokale partners en overheden, dus ook met de stad Sint-Niklaas. In dat overleg wordt steeds een overzicht gegeven van de stationsgebonden criminaliteit en worden gemeenschappelijke acties besproken om bepaalde fenomenen aan te pakken. Er is ook samenwerking in het kader van het zonale veiligheidsplan van de lokale politie Sint-Niklaas.

Er zijn voorstellen om de fietsenstallingen beter te beveiligen. De NMBS is echter niet de beheerder van alle fietsenstallingen vermeld in uw vraag. De fietsenstalling aan het station in Sint-Niklaas bijvoorbeeld wordt beheerd door de stad zelf. Ook de kwestie van de camera's daar behoort tot de beoordelingsvrijheid van de stad.

Tot slot wil ik nog wijzen op het recente goedgekeurde samenwerkingsakkoord My Bike, waardoor de politie extra handvatten krijgt in de strijd tegen fietsdiefstallen.

[26.03] Marianne Verhaert (Open Vld): Dat is al een uitgebreider antwoord. Nu weten we tenminste tot wie we ons moeten richten in Sint-Niklaas. Ik had de vraag ook schriftelijk gesteld, maar dat antwoord zat daarin niet vervat. Bedankt voor de verduidelijking.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.02 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17 h 02.*