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

du

MARDI 7 FEVRIER 2023

Matin

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

DINSDAG 7 FEBRUARI 2023

Voormiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 13 h 09 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 13.09 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.
De teksten die in cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.

01 Gedachtewisseling over het beheerscontract tussen de Belgische Staat en de NMBS en tussen de Belgische Staat en Infrabel, naamloze vennootschappen van publiekrecht en toegevoegde vragen van
- Nahima Lanjri aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De EDC in het openbaredienstcontract van de NMBS" (55033249C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitstellen van investeringen door de NMBS en Infrabel" (55033365C) (Vervolg)
01 Échanges de vues sur le contrat de gestion entre l'État belge et la SNCB et entre l'État belge et Infrabel, sociétés anonymes de droit public et questions jointes de
- Nahima Lanjri à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'EDC dans le contrat de service public de la SNCB" (55033249C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le report de certains investissements par la SNCB et Infrabel" (55033365C) (Suite)

Le **président**: Chers collègues, mercredi dernier, nous avons eu un bon échange de vue sur les deux contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel mais nous avons manqué de temps pour terminer le débat. Nous allons le terminer dans la première partie de cette commission de cet après-midi. Monsieur le ministre, vous aviez commencé votre réponse depuis dix ou quinze minutes. Vous avez reçu beaucoup de commentaires et de questions. Je vous cède la parole pour poursuivre votre réponse. Après quoi, nous permettrons bien entendu aux groupes de répliquer dans un temps que nous conviendrons pour que cela soit gérable, et ensuite nous passerons aux questions orales.

01.01 Minister **Georges Gilkinet**: Op het einde van de commissievergadering van vorige week heb ik al in het algemeen kunnen reageren op uw vragen.

Je vous renouvelle tous mes remerciements pour votre écoute et vos encouragements à toujours faire mieux. Je vous redis ma volonté de tout faire pour placer le rail en tant que colonne vertébrale de la mobilité dans notre pays, objectif partagé, je pense, par la plupart des membres de la commission. Je vous réaffirme ma totale détermination à remédier aux défis et difficultés présentes du rail et auxquels je ne suis pas aveugle.

Deze contracten bieden een kader, perspectieven en financiële middelen aan de spoorwegbedrijven in het bijzonder en voor de treinen in het algemeen, zoals nooit eerder het geval is geweest. Ik ben mij bewust van de noden en verwachtingen op korte termijn en ik werk er elke dag aan met de

spoorwegmaatschappijen en met het spoorwegpersoneel.

Je veux à nouveau insister, avant d'arriver à vos questions précises, sur le fait que c'est un engament historique qui est pris par le gouvernement fédéral et dont les résultats s'implémenteront progressivement; le temps ferroviaire est long et il y a beaucoup à remettre en état, que ce soit le matériel roulant, les infrastructures, l'accessibilité ou en matière de personnel.

Dit is een engagement dat wij zullen kunnen concretiseren door nauwe samenwerking tussen de verschillende politieke families in dit land, in dialoog met Europa en de regio's, waarbij zowel de werknemers als het bedrijfsleven worden betrokken.

Quant à savoir s'il faut privilégier la hausse de la qualité avant la hausse de l'offre, comme certains m'y enjoignent, ou la hausse de l'offre avant la hausse de la qualité, comme certains veulent à tort me le faire dire, ceci est pour moi un faux débat. C'est du même ordre que de savoir qui, de la poule ou de l'œuf, était le premier.

Si nous voulons un présent et un futur pour le rail, alors nous devons nécessairement suivre les deux ambitions de front: plus et mieux; d'autant qu'il n'y a jamais eu autant de moyens en face pour y parvenir.

Met deze overwegingen in het achterhoofd wil ik meteen ingaan op uw meer specifieke vragen. Ik heb de verschillende vragen per thema gegroepeerd. Veel van uw punten werden afgelopen woensdag al even toegelicht.

Commençons donc par la lettre A, comme accessibilité. Nous sommes tous d'accord pour faire de l'accessibilité au train un objectif majeur.

Wij beseffen ook allemaal dat het een erfenis uit het verleden betreft, die niet ideaal is, met stations en treinen die niet erg toegankelijk zijn en met perrons op verschillende hoogten. Wij zullen dit beetje bij beetje corrigeren via dit masterplan en met de aankoop van nieuw, aangepast rollend materieel. In de contracten worden ambitieuze en geloofwaardige engagementen voorgesteld. Het zou gemakkelijk zijn om mooie, maar valse cijfers te geven.

Ce qui est dans les contrats, c'est du réalisable, qui va clairement changer la vie de beaucoup de navetteurs belges, particulièrement celles et ceux pour lesquels l'accessibilité n'est pas une évidence.

Ik begin met de vragen van mevrouw Buyst, mijnheer Van den Bergh en mevrouw Verhaert over de toegankelijkheid. De financiële middelen voor Infrabel en de NMBS zijn voorzien in het meerjareninvesteringsplan 2023-2032, maar het is aan de bedrijven om het vooropgestelde resultaat van 176 uitgeruste stations in die tien jaar te bereiken. Het masterplan Toegankelijkheid omvat het programma voor ophoging van de perrons. Meerdere instanties werden geconsulteerd, waaronder TreinTramBus, het raadgevend comité van de treinreizigers en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. Met het gezamenlijke masterplan van de NMBS en Infrabel zal een totaal van 76 % van de dagelijkse reizigers toegang hebben tot verhoogde perrons. Dat betekent ook dat het werk in 2032 niet helemaal klaar zal zijn. Ik hoop dat wij dan politici zullen hebben die net zo proactief zijn als ik om het werk voort te zetten.

Mme Bonaventure voulait savoir si le Conseil supérieur national des Personnes handicapées avait été consulté. La SNCB et mon cabinet ont consulté les différents secteurs concernés, parmi lesquels cette instance, tant lors de la conception des projets d'aménagement que lors de la révision des référentiels utilisés. Cette consultation porte sur des questions telles que l'accessibilité des gares, le futur matériel roulant, l'information et l'achat de titres de transport. Nous travaillons en dialogue avec le secteur du handicap.

Vous avez mentionné l'enquête BeMob menée par le SPF Mobilité. Les résultats en ont été exposés à mon cabinet et en ma présence aux représentants du secteur du handicap, avec lesquels nous avons dialogué. La rédaction finale de cette étude est en cours. Sa publication aura lieu d'ici l'été. À cette occasion, nous avons pu annoncer la mise en place d'une nouvelle application: SNCB Assist, pour l'assistance en gare des personnes moins valides et qui réduit jusqu'à trois heures le temps de réservation de cette aide en en rendant la gestion plus dynamique. C'est vraiment en ce sens - c'est-à-dire, plus de dialogue et d'accessibilité - que nous devons poursuivre notre travail.

Er waren vragen over de European Disability Card, onder andere van de heer Van den Bergh. In artikel 57 van het contract wordt aangegeven dat de NMBS personen met een handicap kan vrijstellen van de boordtoeslag op vertoon van de European Disability Card. Dit hangt samen met een proefproject dat in acht landen van de Europese Unie wordt uitgevoerd. Dat is vooruitgang, meen ik.

Ik kom tot de tarieven. Mijnheer Vandenbroucke, kennelijk was dit thema zo belangrijk voor u dat u mijn antwoord in de commissie niet hebt afgewacht om het debat in de pers op gang te brengen.

J'ai donc eu l'occasion de donner quelques éléments de réponse ce week-end aux journalistes qui m'interrogeaient. Je vais les répéter avec plus de précisions, en toute transparence. Il est important de ne pas laisser de fausses informations circuler. Je ne pense pas qu'il y ait matière à polémique à ce sujet.

De principes van de nieuwe tariefstructuur zijn als volgt. Er komen aanzienlijke en cumulatieve kortingen voor jongeren tot 26 jaar, senioren, in de daluren en voor kleine groepen.

Ces principes seront complétés par des initiatives commerciales de la SNCB, à valider par son conseil d'administration – où il y a des représentants de tous les partis du gouvernement –, notamment avec des cartes avantages et un prix maximal pour les longues distances. Les projections tarifaires présentées à la presse sont donc totalement erronées. Tout au contraire, les aînés pourront bénéficier de réductions y compris en heures de pointe, y compris pour des trajets de courte distance – alors qu'on avait un tarif forfaitaire parfois au-delà du prix à payer pour des courtes distances –, y compris pour des allers simples car on ne revient pas toujours le même jour. Ce sont donc des améliorations par rapport aux tarifs actuels.

Ter herinnering, in het contract is bepaald dat deze nieuwe tariefstructuur binnen 26 maanden na de ondertekening van het contract van openbare dienst in werking zal treden. Deze termijn is nodig omdat er voorbereidende werkzaamheden nodig zijn, met name aan de door de NMBS gebruikte software. Dit is dus een *work in progress* waarvan ik de principes nu zal uiteenzetten.

Il est vrai que ce délai de vingt-six mois peut sembler long. J'ai interrogé la SNCB à ce sujet. Mais il s'agit d'une vraie révolution tarifaire. En tant que ministre de la Mobilité, il est évident que je ne laisserai jamais les tarifs être multipliés par trois, dans les prochaines années, pour des voyages à longue durée pour les aînés. Je pense que vous partagez cette intention, monsieur Vandenbroucke. On va plutôt améliorer les choses. La structure tarifaire sera différente, ce qui peut poser question. Toutefois, il était quelque peu prématuré d'estimer que tout allait être augmenté d'un coup. Au contraire, l'intention est d'augmenter l'accessibilité tarifaire. Je pense vraiment que cette formule comporte de très nombreux avantages.

Zoals al eerder opgemerkt, zullen de reizigers de winnaars zijn van het nieuwe tariefbeleid, vooral dan de jongeren en de ouderen.

Voor lange afstanden komt er een maximumprijs. Het is dus totaal verkeerd te denken dat de tarieven voor bepaalde trajecten met factor drie zullen worden vermenigvuldigd. Dat is duidelijk niet de bedoeling. Het tegendeel is waar. Voor korte afstanden wordt de prijs bepaald in functie van de afstand en wordt dus een fikse korting toegepast met nog een extra korting in de daluren. De trein nemen, wordt daardoor dus net voordeliger.

Nous faisons une réforme tarifaire comme nous n'en avons pas connu depuis longtemps.

De tariefbepaling functioneert volgens een nieuwe logica, wat gewenning vergt, maar op termijn wordt het systeem eerlijker en eenvoudiger. Het beheerscontract voorziet in een termijn van 26 maanden, zoals eerder gezegd.

De heer Vandenbroucke vroeg naar het geïntegreerd openbaarvervoerticket. Dat is inderdaad een zeer belangrijk onderwerp. Wij blijven ijveren voor een tariefintegratie, vergelijkbaar met de stadskaart Brupass XL, die gelanceerd werd door de vier openbaarvervoermaatschappijen in februari 2021. Dat vraagt overleg met de regio’s tijdens de interministeriële mobiliteitsconferentie. In artikel 78 van het contract van publieke dienst van de NMBS staat dat er samengewerkt zal worden met de andere

openbaarvervoersoperatoren om het aanbod van gezamenlijke intermodale producten te ontwikkelen.

Nu kom ik tot vragen van de heer Van den Bergh en mevrouw Bonaventure.

Madame Bonaventure, c'est un nouveau système de réductions qui est mis en place avec une réduction automatique pour tous les jeunes de moins de vingt-six ans et tous les petits groupes. Il est beaucoup plus favorable à ces catégories. Aujourd'hui, les jeunes de moins de vingt-six ans n'ont pas tous, bien loin de là, accès à ces réductions.

Mijnheer Van den Bergh, de overgang zal plaatsvinden wanneer de nieuwe tariefregeling in werking treedt. De tariefformules evolueren inderdaad in de goede richting. Studentenabonnementen worden nu met stageplaatsen uitgebreid en ze kunnen ook worden gebruikt door kinderen van gescheiden ouders die afwisselend bij een van de ouders verblijven.

Pour atténuer l'augmentation tarifaire, je continue à plaider pour une réduction de la TVA à 0 % sur les tickets de transports en commun, ce qui sera à l'ordre du jour du prochain contrôle budgétaire. Je sais que je peux compter sur votre soutien en la matière.

Oui, nous sommes en dialogue permanent avec le Conseil National du Travail sur ce sujet comme sur d'autres. Il a été très largement consulté sur le contrat de service public. Il l'est sur la politique tarifaire et le dialogue se poursuit sur la question des abonnements domicile-travail. Je suis dépendant aussi de la conclusion de conventions collectives de travail par rapport au taux de remboursement de ceux-ci.

Mevrouw Vindevoghel, u zei dat de tariefformules te complex en moeilijk te begrijpen zijn. De tarieven zijn inderdaad complex. We willen de formules vereenvoudigen en ze gemakkelijker te begrijpen maken. De NMBS is dat nu met haar nieuwe tarifair beleid aan het voorbereiden. Dat vormt een grote uitdaging.

Venons-en aux questions de financement. Permettez-moi, monsieur Arens, de me répéter. Les financements sont essentiels pour l'avenir du rail. Nous sommes tous d'accord à ce sujet. Nous sortons d'une période où trop peu d'investissements ont été réalisés dans l'entretien de l'infrastructure et dans l'achat de nouveau matériel, période à laquelle nous tournons le dos aujourd'hui. Depuis le début de la législature, la politique ferroviaire est celle à laquelle le gouvernement a consacré, collectivement, le plus de moyens d'investissements nouveaux, avec le soutien de l'Europe. À côté de ces nouveaux moyens d'investissements, il a également fallu intervenir pour combler des déficits liés au covid, à la crise de l'énergie et aux inondations. Au total, deux milliards ont été dégagés avant la conclusion des contrats pour répondre à ces besoins spécifiques en matière d'investissements et de réponses urgentes. J'en ai fait le détail à plusieurs reprises dans cette commission et en séance plénière. Il n'y a aucun secret sur le sujet.

Pour les dix prochaines années, des moyens supplémentaires à hauteur de 2,4 milliards d'euros sont prévus, avec un financement total en euros constants de 44 milliards pour les deux entreprises. C'est une double première. Jamais le rail n'a obtenu autant de moyens et une telle visibilité à dix ans. C'est un engagement contractuel de l'État belge qui figure dans le contrat et engage les futurs gouvernements. Ceux qui voudront le remettre en cause devront modifier le contrat et s'en expliquer publiquement, y compris vis-à-vis de l'Europe qui cofinance une partie de l'effort. Les montants que j'ai cités figurent dans le contrat. Ils font partie intégrante du document signé entre la SNCB, Infrabel et le gouvernement, tel que publié également au *Moniteur belge*. Ce n'est pas juste du rêve et du vent.

Au-delà de ces moyens supplémentaires, la possibilité est effectivement prévue pour Infrabel de conclure un emprunt à hauteur d'un milliard d'euros qui pourra permettre d'accélérer les travaux d'investissements sur tout le territoire, notamment dans les ports et sur la ligne Bruxelles-Luxembourg mais pas exclusivement.

Je me suis exprimé publiquement à ce sujet et je n'ai par contre jamais nié que les années 2023 et 2024 seraient quelque peu compliquées. Elles le sont. Nous partageons ce diagnostic avec les entreprises, vu les circonstances budgétaires. Mais le budget continue à augmenter et plus d'un tiers des moyens disponibles pour ces deux années a été consacré au rail; je parle bien des moyens

supplémentaires du dernier conclave budgétaire. On peut considérer que ce n'est pas assez mais personne ne peut prétendre que ce n'est rien du tout. Je continue à chercher partout où c'est possible des moyens complémentaires pour le train, parce qu'il le mérite bien.

Je ne ferai pas de commentaires sur le passé, monsieur Arens.

J'en viens aux questions plus précises. S'agissant de la clé de répartition 60/40, je vous rejoins, monsieur Scourneau, sur le fait que le réseau est important des deux côtés du pays. Dans le cadre du contrat, la clé est effectivement respectée dans les deux programmes d'investissements; cela concerne précisément les investissements localisables en Région flamande et en Région wallonne et financés par des sources publiques fédérales.

Niet inbegrepen in de berekening van de verdeelsleutel zijn de investeringen in Brussel, rollend materieel, productiemiddelen, onder andere de digitalisatie, en de noodzakelijke vernieuwing van de hogesnelheidslijnen.

Pour ce qui est du prêt de la Banque européenne d'investissement (BEI), monsieur Scourneau, la BEI est une institution publique qui, contrairement aux banques commerciales, n'a pas d'actionnaires à rémunérer. Cela ouvre la perspective d'un financement plus avantageux que sur le marché bancaire commercial.

Deze lening responsabiliseert Infrabel omdat de Europese Investeringsbank een specifieke opvolging vereist van het gebruik van de toegekende middelen, hetgeen een verbetering inhoudt omdat Infrabel hierdoor aangezet wordt om deze opvolgingsmethodologie ook toe te passen op haar andere projecten, niet gefinancierd door de Europese Investeringsbank.

Les discussions à ce sujet sont en cours. Elles avancent bien. Une fois qu'elles seront finalisées, le gouvernement devra donner son accord à Infrabel pour concrétiser l'emprunt. Nous ne sommes donc pas encore au bout du chemin. C'est une possibilité qui est ouverte.

Je soulignerai aussi que, parmi les gestionnaires de réseau en Europe, Infrabel est celui qui est le moins endetté. Il est normal que, pour construire et gérer un réseau ferroviaire, nous devions investir à long terme. Des investissements dans le réseau sont consentis pour des dizaines d'années. Pour cela, nous devons recourir à l'emprunt, à un préfinancement comme, par exemple, pour acheter une maison.

Cela n'a rien de déshonorant. Au contraire, cela a un effet de levier qui est tout à fait utile et qui contribue à l'efficacité du réseau, mais aussi au soutien à l'économie intérieure.

Beide contracten bevatten een specifiek hoofdstuk over ontwerp, uitvoering en opvolging van investeringen waarin de FOD Mobiliteit een specifieke rol heeft te spelen.

On va aussi renforcer le SPF Mobilité dans sa mission de suivi des contrats et des investissements.

Monsieur Scourneau, vous aviez également une question sur l'Institut des comptes nationaux (ICN). Des échanges ont eu lieu avec l'ICN pendant la négociation. Une demande d'avis a été formulée et cet avis doit être remis pour la fin du mois de février. J'insiste également sur le fait que la sécurité du réseau sera assurée de façon prioritaire, y compris au cours de ces années 2023-2024. Plusieurs questions avaient été posées sur le sujet, notamment par Mme Bonaventure et Mme Vindevoghel.

De veiligheid van het treinverkeer primeert en daarop zullen geen concessies worden gedaan. Spoorinvesteringen, onderhoud en vernieuwing zullen worden gevrijwaard. Voor andere specialiteiten, zoals bovenleidingen, kunstwerken, bruggen en tunnels en seininrichting, zullen de niet-dringende investeringen worden uitgesteld en alternatieve strategieën worden toegepast om de economische levensduur van die assets te verlengen.

Wat de stiptheid betreft, de stiptheid is terecht een grote bezorgdheid van de treingebruikers. Het lijkt mij een normale reactie van u om dat op tafel te leggen. Ik herhaal wat ik aan het begin van mijn uiteenzetting heb gezegd. We zullen daarin alleen slagen als we gezamenlijk optreden, dus met een duidelijke boodschap en een sterke en coherente aanpak, met name ten aanzien van de

overheidsbedrijven die garant staan voor de resultaten. Dit is een terugkerende boodschap in mijn uitwisselingen met overheidsbedrijven.

Contrairement à ce qui a été dit, le nouveau contrat de service public comporte davantage d'indicateurs de ponctualité que dans l'ancien contrat de gestion. Par exemple, monsieur Arens, vous indiquez que les trains supprimés ne sont pas repris dans les indicateurs de ponctualité; cependant, un indicateur spécifique de performance pour la suppression de trains a été ajouté. Cela permettra de clarifier les choses et de mesurer la situation en termes d'évolution.

Madame Bonaventure, en annexe des contrats qui vous ont été remis figure la description détaillée des indicateurs de performance.

Er was ook een vraag van de heer Vandenbroucke daarover.

Het oude contract bevatte wel degelijk een stiptheidsdoelstelling, waarbij een aantal oorzaken van vertraging werd geneutraliseerd. Het nieuwe contract heeft een stiptheidsdoelstelling zonder neutralisatie en met financiële incentives. Dit is de eerste keer in de geschiedenis van de spoorwegen.

Het nieuwe contract voorziet ook in een wijziging van de meting van de stiptheid, de midterm review, om zo dichter bij de beleving van de reiziger te komen met metingen in de tussenstations – er komen 111 meetpunten – en niet alleen in het eindstation of het eerste Brusselse station als de trein passeert in Brussel.

Voortaan is er ook een prestatie-indicator voor de gerealiseerde aansluitingen.

J'insiste sur le fait que nous avons ajouté des comptages intermédiaires, puisqu'il est possible d'arriver à l'heure au point final en étant en retard au point intermédiaire. La question d'assurer les correspondances est également importante à évaluer et à faire évoluer.

J'en viens naturellement aux indicateurs de performance (KPI).

Prestatie-indicatoren zijn slechts een instrument.

Contrairement au passé, ce ne sont pas uniquement des indicateurs de mesure: ce sont des indicateurs de mesure et un gage pour maintenir nos trajectoires de performance. C'est sur la réalisation de ces KPI que la SNCB et Infrabel seront évalués annuellement et à mi-contrat. Ce sont les leviers que nous pourrons actionner pour faire évoluer les entreprises vers un modèle encore plus performant demain.

Mevrouw Vindevoghel, u was niet positief over de KPI's. U vond ze weinig ambitieus en meende dat ze konden leiden tot perverse neveneffecten. Ik begrijp uw redenering niet. Hoe kan een KPI contraproductief zijn? Hun ontwikkeling stond centraal bij het opstellen van de contracten. De doelstellingen van de ondernemingen en de financiële middelen van de Staat werden gelijktijdig uitgewerkt en opgebouwd. Wij bevinden ons in een contractueel proces, het resultaat van een onderhandeling en dus een evenwicht. Problematisch zou zijn om een blanco cheque te geven, dat wil zeggen miljarden euro's aan overheidsgeld uitbetalen zonder enige vorm van controle of de toegekende middelen wel degelijk worden besteed aan het algemeen belang en in overeenstemming met de politieke doelstellingen vastgelegd door de regering en het Parlement, u dus.

Ik kom nu tot de klanttevredenheid, mijnheer Vandenbroucke. De covidjaren 2020 en 2021 zijn geen betrouwbare referentiejaren. We kijken naar de streefwaarden die tijdens het contract moeten worden bereikt ten opzichte van 2019, met name 7,09. De volgende jaren zien we toch wel ambitieuze progressiewaarden. Wij moeten naar 7,25, vervolgens naar 7,36 in 2027 en naar 7,44 in 2032.

Mijnheer Van den Bergh, wat betreft de benchmark met buitenlandse ondernemingen, wij hebben deze werkzaamheden uitgevoerd in het kader van de opstelling van de contracten, met name door een beroep te doen op een buitenlandse consulent vertrouwd met de werking van openbare spoorwegmaatschappijen in andere landen, die nuttige vergelijkingselementen kon aandragen. Ook de samenwerking met de Europese Investeringsbank, die niet alleen investeringsmiddelen maar ook expertise ter beschikking stelt, voor een lening aan Infrabel zal bijdragen tot deze kwaliteitssprong. Tot slot laten wij ons in het kader van Visie 2040 ook inspireren door deze buitenlandse goede voorbeelden

en hebben wij onlangs een studie over de geïntegreerde dienstregeling gelanceerd.

J'en arrive à la capacité du réseau et au transport de marchandises.

Mijnheer Scourneau en mevrouw Verhaert, onze doelstelling voor het goederenvervoer is duidelijk en gekend, namelijk een verdubbeling van het volume tegen 2030.

Monsieur Scourneau, concernant la réalisation de ces voies de garage de 750 mètres, qui sont très importantes pour permettre la compatibilité du transport de marchandises et du transport de voyageurs, vous avez fait une comparaison avec les travaux du RER en vous interrogeant sur la possibilité d'avoir les permis nécessaires. Il est en fait plus facile de les obtenir pour des voies de garage, car la spécificité du RER est de se développer dans des zones densément peuplées.

Les voies de garage seront situées dans des zones qui appartiennent à Infrabel et sont plutôt de type industriel. Leur réalisation est beaucoup plus facile, comme nous l'avons constaté lors des travaux opérés depuis le début de la législature à Louvain et sur la route de Montzen. Je n'ai pas de grandes craintes quant à l'obtention de ces permis pour faciliter la marche des trains de marchandises 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Les moyens financiers sont également disponibles en vue de mener des études détaillées et des travaux pour mettre en service ces voies de 750 mètres, notamment grâce aux moyens européens que nous avons obtenus dans le cadre de l'appel à projets Connecting Europe Facility.

Wat de vraag van mevrouw Verhaert betreft over het optimale gebruik van het spoor en of er nog enige marge zit op de huidige capaciteit van het net, kan ik het volgende zeggen. Afgezien van een aantal hotspots, onder andere de Noord-Zuidverbinding in Brussel en rond Antwerpen en Gent, is er nog wat capaciteitsmarge op het spoornet. In artikel 80 van het performantiecontract van Infrabel staat dat we Infrabel met het oog op een vermeerdering van de capaciteit een duidelijke methodologie hebben meegegeven. Eerst moet Infrabel maatregelen nemen zonder uitbreidingswerken, zoals aanpassingen van het transportplan, aanpassingen aan systemen en operationele procedures. Als dit onvoldoende effect heeft, worden infrastructuuraanpassingen overwogen, mits er een positieve businesscase is.

Mijnheer Van den Bergh, wat het ETCS betreft, worden in het meerjareninvesteringsplan van Infrabel en de NMBS de nodige financiële middelen ter beschikking gesteld zodat beide bedrijven hun wettelijke verplichtingen met betrekking tot de uitrol van het ETCS kunnen nakomen. Het is uiteraard aan hen om dit in de praktijk om te zetten. We overleggen met de verschillende belanghebbenden om na te gaan of de tijdlijn gehandhaafd kan worden of aangepast moet worden zonder de veiligheidsvoorwaarden in het gedrang te brengen. In ieder geval blijft België een van de meest geavanceerde landen in Europa bij de invoering van het ETCS en dat moet zo blijven.

Wat het vervoersaanbod en de vervoersplannen betreft, heeft een aantal collega's mij gevraagd naar de ontwikkeling van het vervoersaanbod. Mijnheer Van den Bergh, in de loop van de maanden april en mei zullen de NMBS en Infrabel inderdaad roadshows organiseren in elke provincie om de betrokken steden en gemeenten te informeren over het toekomstige treinaanbod in hun regio en eventueel over stationsomgevingsprojecten, maar ook geplande werken.

C'est très important d'assurer le dialogue entre les entreprises et les différentes Régions, c'est quelque chose qui a amené, je pense, à des progrès intéressants.

Cela va donc à nouveau avoir lieu, pour assurer d'une part une bonne information de chacun et d'autre part pour récolter les bonnes idées, et mesurer aussi si elles sont réalisables.

Na de covidcrisis is het echt belangrijk dat onze spoorwegmaatschappijen de dialoog met de plaatselijke autoriteiten hervatten en projecten identificeren die zinvol zijn voor de toekomst. Ik herinner wel aan onze beslissing om de geplande uitbreidingen te bevriezen en in de eerste plaats het bestaande aanbod te stabiliseren.

Pour le moment – et à la demande quasi générale de ce Parlement – le premier objectif est vraiment d'assurer le service de trains tel qu'il est prévu, par des recrutements – vous le savez –, par des

rééquipements de voies et la mise en service de nouveau trains mais, dès que possible, nous repartons vers l'avant pour assurer cet objectif d'augmenter de 10 millions de kilomètres dans les 10 ans le service de trains.

Artikel 15 voorziet erin dat de lijst van het grensoverschrijdende treinverkeer in de loop van het contract kan worden aangevuld, afhankelijk van de onderhandelingen die met de buitenlandse operator zullen worden gevoerd. Een verbinding tussen Hamont en Weert blijft dus mogelijk in het kader van het openbaredienstcontract van de NMBS, maar dat hangt af van de elektrificatie van het spoor aan Nederlandse zijde. Ik krijg daar vaak vragen over; met het contract zal alles duidelijk zijn.

Votre question sur les trains de nuit, monsieur Scourneau, je pense y avoir répondu rapidement. Elle ne porte pas sur le contrat de service public de la SNCB et je reviendrai très rapidement vers le Parlement avec le projet de loi sur le financement des trains de nuit dès que les feux sont au vert au niveau tant politique que du Conseil d'État.

Au sujet des gares et de l'accueil en gare, je confirme qu'aucune fermeture de guichet n'est programmée. C'est ce que j'ai entendu ici autour de la table, mais le contrat prévoit uniquement une analyse basée sur des critères objectifs afin de pouvoir faire évoluer le nombre de gares avec guichets à la hausse ou à la baisse.

Mijnheer Vandenbroucke, de verbintenissen die de NMBS over de afschaffing van kansspelen in de stationsgebouwen is aangegaan en die ik in de commissie heb meegedeeld, blijven geldig en worden niet ter discussie gesteld. We zullen de contracten niet verlengen wanneer ze aflopen.

Mijnheer Van den Bergh, de nieuwe generatie verkoopautomaten wordt vanaf 2025 geleidelijk uitgerold. Het contract bepaalt dat bijzondere aandacht wordt besteed aan de juiste locatie van elke automaat, waarbij die optimaal toegankelijk en beschermd tegen weersomstandigheden moeten zijn, de beeldschermen ervan goed leesbaar zijn en er rekening wordt gehouden met de installatie- en onderhoudskosten.

Concernant les questions de M. Arens et de Mme Vindevoghel au sujet de la possibilité d'acheter des titres de transport via des partenaires externes, effectivement, la SNCB va étudier les opportunités de distribution de certains titres de transport avec d'autres partenaires, notamment d'autres services de transport public, mais il y a également des projets pilotes avec la Poste, comme vous le savez.

Mevrouw Vindevoghel, ik vind het een positieve ontwikkeling dat wij komen tot levendige stations en de dienstverlening aan de reizigers verbeteren.

Ik ga nu in op het rollend materieel. Wat 4G betreft, mijnheer Vandenbroucke, mevrouw Verhaert, artikel 21 van het contract stelt dat de NMBS bestudeert hoe de gsm-ontvangst aan boord van het bestaand rollend materieel kan worden verbeterd en dat ze hieromtrent pilootprojecten opstart. Wij werken met minister De Sutter aan de ontwikkeling van 5G voor een betere mobiele dekking in de trein.

Mijnheer Van den Bergh, de laattijdige levering van de M7 is inderdaad een spijtige zaak, maar nieuw materieel betreft heel vaak maatwerk waarbij prototypes ontwikkeld en getest moeten worden. Daarnaast is er een aantal externe factoren die de levering nadelig hebben beïnvloed, waaronder de covidcrisis.

De veiligheidskwestie, die bepalend is voor de betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid van het spoor, belangt zowel reizigers als het spoorwegpersoneel aan, zoals de actualiteit nog heeft aangetoond.

Mevrouw Buyst, ik herhaal dat elke vorm van agressie tegenover mensen die in de publieke dienstverlening actief zijn, altijd een agressie te veel is. Een eind maken aan die terugkerende agressie is een werk van lange adem waar de NMBS elke dag aan werkt. Daartoe werkt ze aan vier actiedomeinen die ook zijn opgenomen in het openbaredienstcontract.

La prévention des actes d'insécurité. Par exemple, des campagnes axées sur le respect, le déploiement des agents nécessaires sur le terrain dans les trains et les gares afin de prévenir les agressions mais également d'intervenir dans les meilleurs délais en coordination avec la police en cas d'incident. Chez

Securail comme pour les autres catégories de personnel, la SNCB est confrontée aux défis que représentent la gestion de la pyramide des âges et la mobilité recherchée par certains de ses collaborateurs. En 2023, les recrutements nécessaires au fonctionnement du service sont estimés à une centaine et sont bien en cours.

Le développement en partenariat avec les services de police et les autorités locales.

L'utilisation des moyens technologiques nécessaires. La SNCB finalisera en 2023 l'intégration des alertes silencieuses dans le processus d'alertes relié à son Security Operations Center. C'était une question de Mme Buyst. C'est vraiment un système important.

C'est la combinaison de ce travail sur tous les axes qui finira par aboutir à une amélioration et permettra au personnel ferroviaire et aux voyageurs d'avoir la sécurité à laquelle ils ont droit. C'est vraiment une priorité sur laquelle la SNCB, le ministre de la Justice, la ministre de l'Intérieur et moi-même communiquerons encore cette semaine.

Inzake de vergroening van Infrabel en de NMBS ben ik blij dat het onderwerp zoveel vragen oproept. Dat toont aan dat het niet langer een bijzaak is. Wij waren erop gebrand concrete en belangrijke vorderingen te maken met de contracten. In artikel 69 van het performantiecontract van Infrabel engageert Infrabel zich wel degelijk haar CO_2-voetafdruk tijdens de looptijd van het performantiecontract progressief te verkleinen met 10 % in 2027 en met 15 % in 2032. Zij doet dat door haar energieverbruik en haar impact op het klimaat te verminderen via technische maatregelen, door het verhogen van energie-efficiënte investeringen en het gebruik van groene energie en door het verminderen van het gebruik van fossiele brandstoffen. Er zal ook een verdubbeling van de zonnepanelen van de NMBS komen.

De in het contract opgenomen ambities zijn een goede stap vooruit en kunnen worden gerealiseerd met de in het meerjareninvesteringsplan opgenomen middelen. Niettemin wordt het energieakkoord van 18 maart 2022 een maximalistische aanpak genoemd. De ambities in het energieakkoord zijn gebaseerd op privé-investeringen. Daarom zijn op initiatief van mijn kabinet reeds gesprekken gevoerd, die momenteel worden uitgebreid met de FOD, de NMBS en Infrabel, over alternatieve financieringsmogelijkheden.

Ik heb nog een antwoord op de vraag van mevrouw Buyst over de klimaatrobuustheid. Die robuustheid moet in eerste instantie intern met Infrabel goed worden bestudeerd maar ook met de nodige instanties die de specifieke kennis hebben om de problematiek goed te begrijpen, onder andere het KMI, het Federaal Kenniscentrum Klimaat en andere, zodat de juiste infrastructurele ingrepen eenduidig in kaart kunnen worden gebracht en vervolgens ontworpen. Voor de uitvoering zijn inderdaad nog geen concrete middelen opgenomen in het meerjareninvesteringsplan Er is echter altijd nog een mogelijkheid tot herevaluatie tijdens de midterm review in 2027.

Over de biodiversiteit kan ik melden dat de acties ter vermindering van het pesticideverbruik worden bestendigd in de beheerscontracten. De contracten maken een onderscheid tussen veiligheidskritieke zones en andere zones. Nergens in Europa is er al een oplossing voor de problematiek. Infrabel werkt samen met haar Europese collega’s om oplossingen te vinden en te investeren in onderzoek naar onnodige innovatieve en milieuvriendelijke oplossingen. Voor niet-veiligheidskritieke zones wordt afgezien van het gebruik van pesticiden.

Wat de fiets-treincombinatie betreft, de NMBS heeft zichzelf belangrijke doelstellingen opgelegd op het vlak van fietsparkings. Elk station wordt voorzien van minstens zes overdekte plaatsen. Het aantal fietsplaatsen wordt verhoogd tot minstens 164.000 tegen 2032. Dat is een verhoging van 40 %. De fietscapaciteit op het rollend materieel zal ook met ten minste 50 % verhogen. De NMBS voorziet op nieuw rollend materieel in minimaal acht fietsplaatsen per samenstelling. Nu staat dat ook in de wet.

Dan kom ik aan de vragen over de werkvensters en de amplitude. Het betreft inderdaad een moeilijke oefening, waarbij Infrabel en NMBS samen het juiste evenwicht moeten vinden om met zo weinig mogelijk impact op het treinverkeer zo veilig mogelijk onderhouds- en vernieuwingswerken uit te voeren. Hieromtrent moet ook juiste en accurate informatie tijdig worden bezorgd aan de treinreizigers en ook de bedrijven, gelet op het feit dat werken op het spoor ’s nachts moeten uitgevoerd worden, vanwege comptabiliteit met de dienst, maar ook vanwege de veiligheid. Het is een echte uitdaging, maar wij

willen en zullen er komen.

À propos du RER, vous avez souligné, monsieur Scourneau, que les travaux sur la ligne 124 n'avançaient pas comme nous le souhaiterions, faute d'un permis pour la commune de Linkebeek. Je suis évidemment conscient des enjeux. Tout comme moi, et peut-être même mieux que moi, vous connaissez les discussions difficiles entre la commune, Infrabel et la Région flamande - qui est compétente pour la délivrance du permis. Mon cabinet et moi-même sommes particulièrement actifs dans ce dossier que nous suivons de près. Comme certains me le reprochent parfois, je ne vais pas me montrer trop optimiste et me contenterai d'indiquer que j'espère une solution en la matière. J'espère également, monsieur Scourneau, que vos amis à Linkebeek - et les miens aussi - nous aideront à atterrir.

Quelques questions m'ont également été posées au sujet de la sous-traitance et du principe du *one man car* que défend Mme Verhaert. Les compétences de nos cheminots constituent une chance. Rien ne sera possible sans eux. Ma confiance en eux et ma gratitude sont immenses.

Dat zijn de elementen op het vlak van het personeel.

Mevrouw Vindevoghel, wat de onderaannemers betreft, in artikel 10 van het performantiecontract lezen we dat de NMBS en Infrabel van hun leveranciers en onderaannemers eisen dat zij de geldende milieurechten, sociale rechten en arbeidsrechten respecteren bij uitvoering van werken of levering van diensten en materieel. Dat is heel belangrijk voor de veiligheid.

Mevrouw Verhaert, u verdedigt het *one man car*-principe. Wij zijn het over veel zaken eens, maar daarmee ga ik niet akkoord. Ik meen dat het aan boord houden van een begeleider heel belangrijk is om de veiligheid, de dienstverlening te garanderen. Dat geldt ook voor de stiptheid. Ik krijg van u en van andere collega's veel vragen over de stiptheid en een begeleider speelt ook een belangrijke rol op dat vlak.

Une des raisons du manque de ponctualité des trains, ce sont des transbordements de voyageurs qui ne se déroulent pas bien parce qu'il n'y a pas d'accompagnement par un accompagnateur de train. Par rapport à toutes les questions qui sont posées sur le sentiment de sécurité dans les trains, je pense qu'ils ont un rôle essentiel à jouer. Même si cela a été discuté au sein du gouvernement, le contrat ne prévoit pas qu'on passe à un système "One Man Car". J'ai effectivement défendu le principe de maintenir les accompagnateurs dans les trains, ce que prévoit le contrat.

Madame Bonaventure, s'agissant des recrutements, nombre d'entre eux ont été effectués et sont en cours. C'est un vrai défi pour les entreprises. Nous avons recruté 1 300 membres du personnel pour la SNCB en 2022, surtout pour des postes opérationnels. En 2023, nous recherchons 1 600 personnes pour la SNCB. Il y a eu 795 embauches pour Infrabel en 2022 et nous devons en réaliser 805 pour 2023. Au total, il s'agit de 2 405 personnes à trouver. Nous sommes donc bien au-delà de la moyenne de 2 000 par an. Il y a aussi la réserve de 300 accompagnateurs et conducteurs de train pour renforcer la fiabilité du service.

Vous aviez également une question sur l'accord social à conclure. C'est évidemment important. Nous attendions la signature des contrats. Dès début janvier, un processus de négociation a pu débuter sur le sujet au sein de l'entreprise. Ce n'est pas au ministre d'interférer, c'est une question de relations sociales au sein de l'entreprise qui a ses propres organes de concertation sociale. J'espère que nous pourrons aboutir à un travail constructif de part et d'autre pour l'avenir du chemin de fer belge et de son personnel, étant entendu que le fait de disposer de contrats et d'une visibilité à dix ans sur les moyens est déjà la première garantie de maintien de l'emploi et de l'amélioration de la qualité de celui-ci. Infrabel et la SNCB sont deux entreprises qui ont de l'avenir, un avenir durable.

J'en arrive à l'avant-dernier chapitre.

De relatie met de lokale besturen is het voorlaatste hoofdstuk. Dit betreft vooral het parkeerbeleid en de afschaffing van overwegen. In artikel 29 van het performantiecontract wordt hieraan tegemoetgekomen en is voorzien dat de impact van de afschaffing van overwegen globaler moet worden bekeken, met inbegrip van de impact op het spoor-, fiets- en voetgangersverkeer, de impact op de ruimere openbare omgeving, zo nodig in een gebied dat verder reikt dan het grondgebied van de

betrokken gemeente, de impact op de lokale besturen en de wegbeheerder en de financiële impact voor alle partijen. De Union des Villes et Communes de Wallonie benadrukt de vooruitgang voor het overleg met de steden en gemeenten in beide contracten.

La concertation avec les autorités locales est donc vraiment prévue dans les contrats et anticipe la mise en application de la loi Verhaert, Van den Bergh et consorts.

Tot slot, kom ik tot de contacten met Europa en de proefprojecten. Ik herhaal wat ik reeds over de proefprojecten heb gezegd. Een dergelijke openstelling, die in het regeerakkoord staat, vereist een intensieve voorbereiding en actualisering van het Belgisch wetgevingskader in overleg met de regionale bestuursniveaus. Daar wordt aan gewerkt. Er is net een studie bij de FOD Mobiliteit gestart. Wij hebben de contracten vast. Wij gaan nu verder met het regeerakkoord.

Wat de brief van ALLRAIL betreft, het is mogelijk dat beroep tegen het openbaar dienstcontract wordt aangetekend. Dat is reeds in sommige landen in Europa gebeurd. ALLRAIL is zeer offensief tegen *direct awards*. Er vond vooraf overleg plaats met een vertegenwoordiger van de Europese Commissie. Wij hebben transparant en in overeenstemming met de richtlijn gehandeld, onder meer door gebruik te maken van de mogelijkheid om een onderhandse gunning aan onze historische exploitant toe te kennen.

Je dirai, pour terminer, qu'à l'occasion de la préparation et de la signature de ces contrats – cela a été un véritable défi –, nous avons travaillé dans le cadre du droit européen et des directives en la matière, en utilisant la possibilité qui était donnée d'octroyer à l'opérateur public historique ce que l'on appelle un *direct award*, c'est-à-dire la mission de transporter les personnes. Nous l'avons fait en ayant bien connaissance de la législation européenne, en observant ce qui s'était passé dans d'autres pays, en dialogue aussi avec la Commission pour qui ce n'était peut-être pas évident.

Il est possible que, par exemple, ALLRAIL, l'association qui réunit tous les concurrents du rail publics, conteste ce que nous avons réalisé. Contester est en effet un droit. Mais ce que nous avons établi est, selon moi, solide d'un point de vue tant juridique qu'industriel et budgétaire, mais aussi en termes d'ambitions. J'ai d'ailleurs apprécié le dialogue que j'ai eu avec vous à ce sujet. Je suis donc bien entendu à votre écoute pour entendre vos répliques.

Le **président**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses circonstanciées. Il faut dire qu'il y avait matière dans les interventions des différents groupes. Nous allons maintenant entendre les répliques de ces derniers, en procédant dans l'ordre.

Chers collègues, je vous propose de ne pas répéter ce qui a été dit la semaine passée. Si chaque groupe pouvait s'en tenir à un temps de parole de cinq minutes, cela me semblerait raisonnable à ce stade du débat.

01.02 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, bien que je n'aie pas pris la parole lors de la précédente réunion, lorsque Mme Buyst a très bien posé les questions auxquelles a répondu M. le ministre, j'ai quand même pu constater, puisque j'étais présent, l'unanimité qui régnait parmi tous les intervenants. Tous vous ont dit, monsieur le ministre, que la SNCB et Infrabel naviguaient à vue depuis 2008, et que les contrats de gestion et de performance que vous avez négociés et conclus sont donc une réussite en soi. Bien sûr, au-delà de ce constat unanime, il y a des critiques et des questions auxquelles vous venez de répondre en détail.

Vous avez par contre dit à M. Arens que vous ne reviendriez pas sur le passé. Permettez-moi néanmoins d'y revenir rapidement, en faisant un large retour en arrière. Le rail existe en Belgique quasiment depuis la naissance du pays: en 1835 fut inaugurée la première ligne, en 1843, la première ligne transnationale reliant Liège et Cologne. La SNCB/NMBS fut créée en 1926 et fêtera donc son centenaire au cours du contrat de gestion qui débute. En 1948, le réseau est entièrement nationalisé et commence son électrification au cours des années 1950. Entre les années 1960 et 1984, survient un premier grand recul au sein de la SNCB, avec la fermeture de nombreuses lignes dites "non rentables". Puis arrivent les années 1990-2010 qui voient la modernisation du réseau et la création de nouvelles infrastructures, notamment les réseaux à grande vitesse et le réseau suburbain, à Bruxelles

d'abord, suivie d'Anvers, de Charleroi, de Gand et de Liège. Un deuxième fort recul survient dans les années 2010 à 2019, avec l'abandon de tout investissement dans la SNCB. L'outil non entretenu s'use alors inexorablement, ce qui a son importance. Enfin, en 2019, un accord de gouvernement est négocié et conclu, qui prévoit un très important réinvestissement dans la SNCB et Infrabel. Comme vous aimez à le dire: "Le rail est placé comme colonne vertébrale de notre mobilité." Dernière étape enfin: en décembre 2022 sont conclus les contrats évoqués précédemment. Il s'agit d'une grande réforme et peut-être finalement la dernière vraie réforme avant la privatisation voulue par l'Europe. De vraies balises ont donc dû être placées et l'ont été dans le cadre de ces contrats. Je retiendrai, sans entrer dans les détails, l'élément central qui est une augmentation significative de l'offre; évidemment des objectifs de trains plus confortables, plus ponctuels, plus orientés vers le service à la clientèle et enfin, des indicateurs de performance avec des incitants financiers, une grande première dont vous avez pu parler.

Au-delà de ces contrats de gestion qui sont, je le rappelle, une réussite en soi, il y a les critiques actuelles qui vous sont formulées toutes les semaines à chaque fois que vous venez: problèmes de ponctualité, de personnel, de matériel vieillissant. Ce sont évidemment de vraies critiques mais, monsieur le ministre, ce ne sont pas des critiques qui sont dirigées contre vous. Elles sont plutôt dirigées contre vos prédécesseurs ou contre les gouvernements précédents. J'en veux pour preuve la longue période de désinvestissement 2010-2019.

Lorsqu'on vous adresse des critiques, on pourrait vous dire que vous partez de zéro et que vous n'avez qu'à améliorer. Non, vous ne partez même pas de zéro comme en 1830. Vous partez d'un bilan négatif avec deux conséquences que je retiens. D'abord, les premiers investissements qui ont été dégagés depuis 2019 sont là pour refinancer ce qui a été définancé, donc remettre à zéro avant de pouvoir investir pour les améliorations que nous attendons tous. Par ailleurs, la deuxième conséquence, c'est que les résultats de vos investissements ne sont pas encore visibles. Les retards sont toujours là. Il faut du temps pour renouveler le matériel vieillissant.

Au-delà de ces investissements, les contrats de gestion et de performance sont le cadre qui manquait. Je souhaite à ces contrats de gestion une mise en œuvre la plus paisible et la plus efficace possible et je vous souhaite à vous, monsieur le ministre, de pouvoir concrétiser certains de ces investissements dès cette législature et ainsi rapidement recueillir les premiers fruits de votre travail. Je souligne, parce que vous l'avez fait aussi, le travail de vos équipes qui ont œuvré depuis 2019 mais principalement ces derniers mois à la réussite de ces contrats de gestion. Je les en remercie à mon tour.

La SNCB doit être la colonne vertébrale de notre mobilité, vous l'avez dit et, comme colonne vertébrale, elle doit être aussi le centre d'une intermodalité: le train vers le bus, vers les vélos, vers les piétons, vers les voitures partagées ou encore vers les trottinettes que vous affectionnez particulièrement. Monsieur le ministre, je vous remercie et je vous souhaite bonne route.

Le **président**: Monsieur Vajda, je vous remercie pour votre réplique succincte et dans les temps impartis.

01.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le président, je vais essayer de faire encore plus court.

Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses et pour le travail effectué, qui permettra sans doute au rail d'avoir un avenir pour les dix prochaines années. Je salue aussi votre initiative de poursuivre la recherche de moyens partout où c'est possible. Évidemment, notre groupe vous soutiendra et soutiendra toute initiative destinée à améliorer le quotidien des cheminots et des navetteurs.

Sur la question des tarifs, j'entends qu'un travail important de mise à jour, qui va porter sur plusieurs volets, est actuellement en cours. Je tiens à vous remercier pour les quelques précisions apportées. Je ne manquerai pas de vous questionner à nouveau, et même tout à l'heure, sur d'éventuelles nouvelles précisions.

Sur la sécurité et l'emploi, j'ai comme vous appris que dimanche dernier, une cheminote de ma région avait été agressée, ce qui a évidemment occasionné un mouvement de grogne et de grève sur le rail ce lundi. Hier, en début de soirée, nous apprenions qu'un accord avait été trouvé. Je salue la proactivité

de la SNCB et la vôtre dans ce contexte.

Vous avez rappelé ici les différents grands axes liés à la sécurité, qui vont être travaillés dans les prochaines années. Tout est lié; tout est dans tout. Je salue également l'initiative de poursuivre les recrutements du personnel, qui semblent bien avancés actuellement. J'y resterai attentive de mon côté également. Je vous remercie.

01.04 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw heel uitgebreide antwoord. Vorige keer heb ik het laatste stukje gemist omdat ik mijn trein moest halen. Ik heb de vergadering toen wel helemaal beluisterd via de videoconferentie. Ook vandaag hebben wij een uitgebreid antwoord, van meer dan een uur, gekregen.

De lage ambitie voor bepaalde zaken, de uitgestelde projecten en de problemen inzake toegankelijkheid wegens het gebrek aan financiële middelen op korte termijn waren onze voornaamste punten van kritiek.

Eén belangrijke vraag die ik nog heb, is hoe de toch belangrijke rol van de FOD Mobiliteit verder zou worden besproken in deze commissie. Daar heb ik eigenlijk geen antwoord op gehoord. Dat is op zich geen drama, want ik meen dat dit thema straks nog aan bod zal komen tijdens de mondelinge vragen. Er is daarover een vraag van mevrouw Verhaert, en ook eentje van mijzelf. Hopelijk krijgen wij vanmiddag antwoord.

U hebt uw partners van de meerderheid bedankt voor hun samenwerking en voor het feit dat zij uw mening deelden dat het spoor een centrale rol moet krijgen in de mobiliteit van de toekomst. Wat dat betreft, vindt u ook in ons een partner. Daarmee zijn wij het helemaal eens, maar bij de rest van uw discours heb ik toch enkele vragen.

Het viel mij op dat er bij de leden van deze commissie, en dan vooral bij de leden van de meerderheidspartijen, toch nog zeer veel vragen, opmerkingen en soms ronduit kritieken waren. Dit staat volgens mij in schril contrast met het verhaal dat deze beheersovereenkomst een uniek parcours had afgelegd waarbij de samenwerking met het Parlement meegenomen was. Dat bleek toch niet echt uit de vele interventies die ik gehoord heb.

Ik ga daar heel kort over door. Ik hoorde mensen vragen stellen over communicatie en het mobiele netwerk, zeer terecht trouwens. Er waren ook vragen over de lage ambitie - iets wat wij ook geuit hebben - over de klantentevredenheid en de stiptheid. Er waren heel veel vragen over het prijsbeleid, waarover duidelijk nog een en ander uitgeklaard moest worden, hoewel er ook wel een en ander in de pijplijn zat. Dat had u wel aangegeven.

Er ontbrak ook een verbod op gokautomaten. Dat was niet opgenomen in de beheersovereenkomst. Dat is nu niet bepaald mijn item, maar het zou gemakkelijk geweest zijn het erin te zetten. Dan was dat duidelijk.

Kortom, ik hoor nogal wat dingen waarvan ik mij afvraag in welke mate hierover echt overleg is geweest.

Ik hoorde een Franstalige fractie zeggen dat er meer structurele elementen moesten worden toegevoegd in de beheersovereenkomsten en dat men geen systematische maatregelen inzake het verlagen van de ticketprijzen terugvond. Het boordtarief blijft bestaan en wordt zelfs verhoogd. Dat was ook een van de items, naast het verbieden van cash op de trein.

Ook werden er vragen gesteld over de toegankelijkheid en over de adviezen ter zake. De collega’s van MR stelden de vraag of het niet beter zou zijn om meer te investeren in het rollend materieel en het verhogen van de perrons, in plaats van in de stations, omdat de reiziger inderdaad meer tijd doorbrengt in de trein dan in de stations. Er werden ook terecht vragen gesteld over de lening van Infrabel bij de Europese Investeringsbank. U hebt vandaag op die vraag geantwoord, maar ik vind uw antwoord wat aan de povere kant. Ik weet niet welke intrestvoet op die lening van toepassing is, men sprak over enkele honderden miljoen euro aan te betalen intresten. Er zullen misschien voordeligere tarieven zijn, maar er zullen dus wel intresten betaald moeten worden. Men schermt dan met het argument dat er een betere opvolging door de Europese Investeringsbank is. Elke bank wil zijn geleend bedrag terugkrijgen en men volgt die zaken dus goed op. Dat is dus een non-argument.

Andere vragen die mij opvielen, gingen over het verhogen van het aantal treinen per tijdsvenster, de amplitude. Tegenover welk basisaantal treinen werd die berekende verhoging afgezet? Op basis van welk aantal treinen werd de verhoging en vernieuwing van de vloot berekend? U hebt vandaag geen antwoord gegeven op die vragen, misschien komt dat nog.

Er waren ook vragen over de tarieven, een oproep tot maatwerk in overleg met de lokale besturen.

Open Vld sprak terecht ook over het meetellen van de afgeschafte treinritten voor de stiptheidscijfers. Iedereen die logisch nadenkt, komt tot de dezelfde conclusie: een trein die niet rijdt, is bijgevolg ook niet stipt. Die afgeschafte ritten zouden dus meegeteld moeten worden voor de berekening van de stiptheidscijfers. Ik stel nu vast dat men die apart telt, maar mijns inziens moeten die worden meegeteld voor de berekening van de stiptheidscijfers. Er wordt uitleg gegeven over een plan met midterm reviews, ook daar heb ik wat vragen over. Het is prima om onderweg tellingen te houden, maar men kan daar het resultaat wel mee opsmukken, aangezien men op een andere manier meet dan vroeger. Ik zou in dat geval aanraden om bij een stipt vertrek van een trein al een telling te houden na het afleggen van 20 meter van het traject, want op die manier zal men goed scoren. Daar heb ik dus ook wat bedenkingen bij.

In het algemeen vind ik het opvallend dat er veel vragen en opmerkingen over onduidelijkheden, en soms zelfs kritieken van de meerderheid waren, waardoor ik me afvraag waar de samenhang naartoe is, zeker als over die ticketprijzen een scudraket wordt afgevuurd in de pers. Dat zou men immers eerder verwachten van een oppositiepartij dan van een meerderheidspartij. Als ik de voorstellen en de ruzies erover zie, zoals de voorstellen van de PS over het boordtarief en de koppeling van de verkeersboetes aan de hoogte van het inkomen en Groen en Ecolo die soloslim spelen met hun voorstel over de verlaging van het btw-tarief, dan krijg ik het gevoel dat iedereen binnen de meerderheid los van elkaar probeert te scoren en initiatieven neemt. Dan heb ik het nog niet eens gehad over het rijbewijs met punten. Ik vrees dat wij niet veel meer moeten verwachten van de rest van de legislatuur, want ik heb de indruk dat iedereen voor eigen rekening rijdt.

01.05 **Vincent Scourneau** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie du tour d'horizon que nous avons parcouru ensemble. Je pense que vous êtes un ministre investi et que vous aimez la fonction que vous exercez. C'est certainement dans votre ADN.

Cela posé, j'aimerais développer une petite réflexion personnelle pour dire qu'il est extrêmement désagréable et fatigant d'entendre systématiquement votre groupe, et parfois vous-même également, prétendre qu'entre Mme Durant et vous, rien n'a été entrepris pour la SNCB en particulier et pour le transport en général. C'est extrêmement épuisant. Il ne faut pas oublier non plus qu'en définitive, nous sommes des partenaires de route. Votre groupe politique attaque et agresse sans vergogne le passé, du reste pas si lointain, et des gens pour lesquels vous devriez éprouver un certain respect, puisqu'ils portent et votent à vos côtés les moyens que vous défendez. C'est donc extrêmement désagréable et je voudrais le souligner en caractères gras et avec insistance.

Pour le reste, si vous me permettez et d'un point de vue qui m'est propre, je pense que vous avez emprunté plusieurs fois la ligne 124 pour constater que les moyens consentis pour le RER patinent aujourd'hui. Comme vous l'avez dit, un problème notoire se pose à Linkebeek. Grâce à d'éventuels arrangements techniques, ne pourrait-on pas contourner ce problème, à défaut d'ouverture juridique? J'entends par là que les investissements consentis pour la ligne 124 sont énormes et, parfois, en phase terminale. Je ne vous cache pas que ma commune est la plus affectée par cette ligne, puisque celle-ci y occupe près de 10 kilomètres sur les 22 kilomètres du trajet RER. Vous voyez que nous sommes très concernés à Braine-l'Alleud. Nous nous trouvons quasiment en fin d'investissement. Cela fait 15 ans que la commune y travaille, parfois dans des circonstances particulières très difficiles en raison du grand nombre d'expropriations publiques.

Nous avons dû débattre avec une population qui se posait, dans un premier temps, en adversaire de toutes ces infrastructures, de tous ces chantiers, de tous ces travaux et qui, actuellement, vit encore de manière significative des troubles de voisinage. En effet, les travaux sont ce qu'ils sont et dérangent très souvent les riverains. Vous savez qu'il a ainsi fallu élargir tous les ponts afin de construire deux voies supplémentaires. Des centaines de personnes ont dû être expropriées de leur jardin. Parfois même, des maisons ont été démolies pour céder la place aux voies.

Cela fait des années: 10, 15 voire 20 ans. J'étais jeune bourgmestre. C'était début des années 2000. On commençait déjà les chantiers. Aujourd'hui, dans ma commune en tout cas, les gens sont désespérés et beaucoup de personnes n'y croient même plus, estimant que, sur le RER, au niveau de Linkebeek, il n'y aura jamais de solution. Il y a vraiment un front commun qui s'oppose aux expropriations et à l'érection des lignes qui permettront de dédoubler les voies.

Monsieur le ministre, avez-vous déjà envisagé un moyen technique qui permettrait éventuellement d'outrepasser ce problème, afin de ne pas anéantir les investissements qui ont été consentis depuis près de 20 ans, qui se chiffrent aujourd'hui vraisemblablement en milliards et qui posent quand même une certaine question sur l'extension et la dilatation des délais liés juste à un petit tronçon apparaissant assez "pelliculaire" sur un projet qui fait 22 kilomètres de long. Je le dis quand même avec beaucoup de respect parce que chacun a le droit de s'opposer à tous les projets qui sont sur la table

Monsieur le ministre, est-il possible de contourner ce problème? Je vous le demande avec beaucoup d'empathie pour les difficultés que vous traversez mais avec une certaine forme de pragmatisme pour dire que, sur le plan juridique, on n'est pas encore tiré d'affaire.

01.06 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dank voor de vele antwoorden. Het gaat over heel veel en het is niet eenvoudig om alle vragen grondig en tot in detail te beantwoorden. Er is echter wel een spanningsveld. Als er heel veel antwoorden komen uit een dergelijke gedachtewisseling, kan dat misschien leiden tot een vermindering van het aantal mondelinge vragen in de commissie, maar als de vragen niet worden beantwoord, komen die later uiteraard terug en zal de werklast zwaarder worden.

We hebben vorige week gepeild naar een aantal basisgegevens. Daarop zijn weinig concrete antwoorden gekomen, wat ik ergens wel begrijp, maar anderzijds is het wel de rol van het Parlement om de opvolging van een belangrijk document als het beheerscontract zo goed mogelijk te verzekeren. Daarom peilen we naar informatie over gegevens die duidelijk maken hoe we er vandaag voor staan. Om de doelstellingen in de beheerscontracten te beoordelen, hebben we nood aan duidelijke cijfers. Die mis ik in de antwoorden die we hebben gekregen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het aantal perrons dat in de looptijd verhoogd zal worden, waarbij er wordt verwezen naar het aantal dagelijkse reizigers, wat toch iets anders is dan het aantal verhoogde perrons. Als ik vraag naar het aantal treinen dat aan de voorziene capaciteit moet rondrijden, 95 %, en wat dat tegenover de huidige situatie betekent, dan krijg ik geen antwoord. Op de vragen over de vernieuwing van de vloot kwam er geen antwoord. Op een aantal vragen naar data krijgen we nu geen antwoord, maar wellicht wel de komende weken. We hebben die basisgegevens echter nodig om dit verder te kunnen opvolgen.

Beheerscontracten afsluiten is één ding, maar ze waarmaken en effectief opvolgen is het volgende. U gaf aan dat de FOD zal worden versterkt om de opvolging van de beheerscontracten goed te kunnen doen. In hoeverre zal het Parlement van de opvolging op de hoogte worden gesteld? Zou er een jaarlijks moment voor opvolging van de beheerscontracten kunnen zijn? Ik had nog gevraagd naar de benchmark van het beheerscontract met andere Europese landen, en of die ook bij de tussentijdse evaluatie in 2027 en op het einde in 2032 opnieuw zou gebeuren. Daarop hebt u geen antwoord gegeven, maar de opvolging van de beheerscontracten is nu in elk geval heel belangrijk.

Wat de tariefstructuur betreft, wil ik toch even terug naar de criteria voor tariefverminderingen. Ik stelde vorige week de vraag of het leeftijdscriterium enerzijds en de dal- of piekuren anderzijds zouden worden gesplitst. Met andere woorden, zal er ook een seniorentarief voor 9 uur ’s morgens worden toegepast? U hebt daar niet concreet op geantwoord. Dat vind ik jammer, want dit zijn wel belangrijke vragen.

Het moet me bovendien van het hart dat ik de communicatie van het voorbije weekend heel erg vond. Ik denk dat het beheerscontract een belangrijke doelstelling rond tarificatie bevat. Het gaat natuurlijk om minimumdoelstellingen. Ik had het vorige week nog over de amplitudes die in het beheerscontract stonden en die eigenlijk redelijk laag waren. In de praktijk rijden er veel meer treinen dan wat in het beheerscontract staat, en hetzelfde geldt voor de tariefstructuur. Er worden in de beheerscontracten afspraken gemaakt rond basistarieven, maar in de praktijk zijn er veel meer tarieftoepassingen. Als dan een theoretische mogelijkheid van het verdwijnen van lange afstandstarieven voor jongeren en voor ouderen meteen de wereld in wordt gestuurd alsof deze beheerscontracten ze mogelijk maken, dan vind ik dat de politiek zichzelf in de voet schiet. Ik vind dat heel erg. De reacties die ik de voorbije dagen

kreeg van senioren die er bijna van uitgaan dat we hun tarieven hebben afgeschaft, zijn ontelbaar. Omwille van een theoretische mogelijkheid wordt een opening gelaten in een beheerscontract. Het is niet abnormaal dat in een beheerscontract niet alles tot in detail wordt vastgelegd. Ik vond dat dus een spijtig voorval en denk dat zoiets ook beter vooraf intern wordt afgetoetst alvorens breed te communiceren. Misschien gebeurde het met de beste bedoelingen, maar ik vond het niet de meest geslaagde zet.

Ik wil nog een ander element bespreken. U weet misschien dat de uitrol van het veiligheidssysteem ETCS me zeer na aan het hart ligt. Als ik dan vandaag hoor dat er moet worden bekeken of de tijdslijn kan worden behouden, dan verontrust mij dat. We zullen het daar later allicht nog over hebben.

Tot slot, ik heb nog verschillende zaken opgeschreven, maar ik moet mij beperken. Wat betreft de samenwerking met de lokale besturen, u verwees naar de bepaling met betrekking tot de afschaffing van spoorwegovergangen. Die samenwerking gaat over veel meer dan enkel over spoorwegovergangen. Zo is bijvoorbeeld de plaatsing van ticketautomaten iets dat in samenwerking met de lokale mensen zou kunnen worden bekeken. Ik denk dat er veel meer kan worden gerealiseerd als er een goede samenwerkingscultuur tussen de NMBS en de lokale besturen zou zijn. Ook als er werken aan het spoor of storingen zijn, zou er veel meer in samenwerking met de gemeentebesturen kunnen worden gecommuniceerd. Op dat vlak kunnen de ambities voor de toekomst nog wat groter worden, maar ik denk dat u die mening deelt en dat we daar verder werk van kunnen maken.

Ik zal het hierbij laten. Er volgen ongetwijfeld nog genoeg vragensessies over dit onderwerp.

01.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is een goede zaak dat er een beheersovereenkomst is, maar dat is ook alles wat we erover kunnen zeggen. Men kan een goede beheersovereenkomst hebben, maar als men geen middelen en geen treinen heeft, zit men met een groot probleem. Dat is vandaag de realiteit.

Ik wil het even hebben over de actualiteit. Een aantal collega's heeft het ook al gehad over de agressie van de voorbije dagen. Alleen al in de regio Luik hebben zes mensen te maken gekregen met ernstige vormen van agressie, waarbij er zelfs met messen werd gedreigd. Voor mij heeft elke werknemer, elke *cheminot* het recht op goede arbeidsomstandigheden en het recht om met een gerust gemoed naar zijn werk te gaan. Dat moet het uitgangspunt zijn.

Ik geef hen gelijk als zij staken. Ze hebben gelijk, want als men bang moet zijn om naar zijn werk te gaan, dan is dat een groot probleem. Het is uw bevoegdheid en die van de NMBS om ervoor te zorgen dat de mensen veilig naar hun werk kunnen gaan, maar wat zien we? Weet u hoeveel agressie het beleid veroorzaakt dat nu wordt gevoerd? Collega Van den Bergh heeft het er ook over gehad. De prijsstijgingen, de onduidelijkheid, het niet meer cash mogen betalen, dat alles zorgt voor meer agressie, net als de vertragingen en de afschaffingen van treinen. Daar moet iets aan worden gedaan. Dat is cruciaal als u wilt dat men zich u op het einde van deze legislatuur niet herinnert als de minister die alleen maar voor vertragingen en agressie heeft gezorgd en niet voor wat u had moeten doen.

Dan wil ik nog een tweede probleem aankaarten. U had het zelf over het probleem dat men lang op nieuw materieel moet wachten. Er is echter nog een groot probleem dat mij vanop het terrein wordt gesignaleerd en dat is dat er in de ateliers te weinig mensen zijn om ervoor te zorgen dat de treinen op tijd wordt hersteld. Een vakbondsman zei gisteren nog tegen mij dat het eigenlijk altijd op hetzelfde probleem neerkomt. Negen van de tien problemen hebben te maken met te weinig middelen of te weinig mensen. Ik zal altijd op die nagel blijven kloppen, mijnheer de minister.

Dan kom ik terug op het punt dat vorige week in de plenaire vergadering op de agenda stond. Wanneer zult u ervoor zorgen dat er een hst-trein naar de luchthaven gaat? Ik had het eerder al over de nachttreinen en de internationale treinen. U neemt maatregelen op de luchthaven met betrekking tot stikstof, maar u voorziet niet in een alternatief. Waarom gaat er geen hst-trein naar de luchthaven? Wat zal u doen aan de diabolotoeslag, waardoor de mensen die van Brussel naar de luchthaven gaan heel veel moeten betalen? Als u daaraan niets doet, dan kunt u toch ook geen maatregelen nemen om de reizigers of de werknemers op de luchthaven te belasten?

Dat zijn de belangrijkste punten waarvan u als groene minister toch werk zou moeten maken.

01.08 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, een aantal vragen werd niet beantwoord en zal ik opnieuw indienen. Ik wil ook nog op een aantal punten ingaan.

Kunt u zeggen wanneer de studie in verband met het proefproject klaar is? Net begonnen, zegt u? Het stond in het regeerakkoord. Laten we hopen dat die tijdig klaar is en dat u ermee naar onze commissie komt.

Met betrekking tot de treinbegeleiders verschillen we duidelijk van mening. Ik zal nog eens herhalen hoe het bij ons verloopt. Door de luidsprekers horen we heel vaak klinken: “door het niet opdagen van het boordpersoneel zal uw trein vandaag niet rijden.” Het lijkt mij toch aangewezen om op bepaalde lijnen te bekijken of mijn voorstel in de toekomst realiseerbaar is en daarmee rekening te houden bij de aankoop van nieuw materieel.

Dan is er nog het punt van de werkkaders. Ik weet dat men ’s nachts moet werken. Ik hoor dat men nu gemiddeld drie uur werkt, terwijl de aannemer zijn personeel wel acht uur moet betalen. Ik wil echt niet weten hoeveel personeelskosten dat voor de overheid met zich meebrengt. Dat is enorm. Het is daarom heel belangrijk om dat te optimaliseren. Onze overheid is meer dan ‘vet’ genoeg en we moeten dus zeker onderzoeken of we die zaken efficiënter kunnen aanpakken.

Ik kom nog terug op de stationsparkings, maar ik vermeldde ook al dat de NMBS ten aanzien van de gemeenten een aantal verbintenissen is aangegaan die ze niet nakomt. Ik betreur dat enorm. U hebt daarop geen antwoord gegeven, maar hopelijk kan ik u daarover straks nog mondelinge vragen stellen.

Zoals de heer Van den Bergh uiteenzette, betreffen de problemen met de lokale besturen niet enkel de spoorwegovergangen, maar ook over heel wat andere zaken, zoals ticketautomaten. Ook voor het onderhoud van grachten verloopt de samenwerking met de NMBS of Infrabel altijd zeer moeizaam. Jarenlang vindt er geen onderhoud plaats.

Het masterplan betreffende de toegankelijkheid van de stations wordt verder opgemaakt door de NMBS en Infrabel, maar in het verleden hebt u me wel bevestigd dat het station van Herentals in 2026 zou worden aangepakt. Ik hoop nog altijd dat dat station met onverharde perrons in 2026 daadwerkelijk zal worden aangepakt. Mensen die lenig zijn, kunnen de trein opstappen, maar voor mensen die minder mobiel of wat ouder zijn, is dat echt niet evident. Zijn de plannen ter zake gewijzigd? Komt u uw eerdere antwoord niet na?

De Kempen halen regelmatig het nieuws omdat de regio koploper is qua aantal vertragingen en afgeschafte treinen. Een van de redenen voor die vertragingen is de problematiek tussen Kontich en Mechelen. Ik heb u vorige week gevraagd of dit knelpunt wordt aangepakt. Kunt u die vraag toch beantwoorden? Indien niet, hoop ik dat daaraan toch de nodige aandacht wordt besteed.

We hebben al een aantal keren de cijfers over gemiste aansluitingen opgevraagd. Daarop kan evenwel geen antwoord worden gegeven. Het is dus een goede zaak dat daarvoor een indicator komt.

U zegt dat goede stiptheidscijfers een werk van lange adem zijn. Ik vind echter dat we al heel lang bezig zijn. We moeten opletten, want het gaat niet meer gewoon over zuchtende treinreizigers, wel over pendelaars die jammer genoeg niet meer kiezen voor het openbaar vervoer, maar opnieuw voor de wagen. Ik denk dat er daarom een tandje bijgestoken moet worden.

01.09 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik wil meteen ingaan op de tarieven, waarover veel irritatie bestaat. Deze gedachtewisseling vindt niet plaats in een technische werkgroep, maar in een commissie die gelivestreamd wordt. Er worden vragen gesteld met sprekende voorbeelden, gebaseerd op de teksten die kunnen worden opgepikt door de buitenwereld. Het verbaast mij dat dit zoveel irritatie opwekt. Stel dan nog dat ik een dwaze vraag aanbracht, maar mijn vraag is gebaseerd op de tekst waarin letterlijk staat dat een ticket voor jongeren onder 25 jaar en ouderen vanaf 65 jaar met een korting van 40 % op het standaardtarief zal worden berekend. U had die vragen vorige week onmiddellijk kunnen beantwoorden en dan had niemand dat opgepikt. U hebt vorige week echter een

kwartier geantwoord, maar daarover met geen woord gerept. Dat is niet mijn, maar eerder uw probleem. Maar goed, u hebt er een aantal duidelijke uitspraken over gedaan.

Ik heb geleerd dat er 40 % korting komt op het standaardtarief in tweede klasse en dat die gecombineerd kan worden met een korting in de daluren, uiteraard op voorwaarde dat men in de daluren reist, en eveneens met een frequentiekorting, een bijkomende korting voor mensen die regelmatig de trein nemen.

Daarnaast hebt u gezegd en overigens ook getweet dat er een maximumprijs zal gelden.

Collega Van den Bergh, ik begrijp dat een beheerscontract niet elk detail kan omvatten, maar over maximumprijzen staat er geen woord in het beheerscontract. Die 40 % korting op het standaardtarief staat er wel in, eveneens de korting in de daluren en de frequentiekorting. Gelet op de huidige tariefstructuur is een maximumtarief eigenlijk het belangrijkste voor jongeren en ouderen, maar daarover staat niets in het beheerscontract. Collega Van den Bergh, neemt u mij niet kwalijk dat ik mijn job doe en daarnaar peil om de betekenis van het contract te begrijpen.

Maar goed, ik ben tevreden met uw antwoord, mijnheer de minister, want u garandeert dat jongeren en ouderen in de toekomst niet méér zullen betalen dan vandaag en dat zij voor korte trajecten, treingebruik in de daluren en frequenter treingebruik zelfs minder zullen betalen dan vandaag. Als u dat kunt hardmaken, is dat zeer goed nieuws, waar ik natuurlijk heel blij mee ben.

Mijn tweede punt gaat over het combiticket, waarover ik u een vraag heb gesteld en waarvoor we een voorstel van resolutie hebben neergelegd. Het klopt dat er in artikel 78 sprake is van intermodale producten van verschillende openbaarvervoersmaatschappijen, maar dat is wel beperkt tot de GEN-zone. De Vooruitfractie stelt voor om de openbaarvervoersmaatschappijen de mogelijkheid te laten onderzoeken om een combiticket te realiseren in het hele land. Dat kan relevant zijn. In Brussel toont de Brupass aan dat dit een succes kan zijn. Het is niet omdat het niet expliciet in het beheerscontract staat, dat men dat niet kan onderzoeken.

Mijn derde punt gaat over de dataverbinding in de trein. Er komt een pilootproject met 5G, wat ik toejuich, maar ik zou het al appreciëren indien de 4G-verbinding voldoende stabiel is. Uit mijn ervaringen in de trein, en er zijn meerdere treinreizigers die dit signaleren, is de stabiliteit van het dataverkeer op de trein de laatste jaren erop achteruitgegaan. Naar het schijnt zou dit te wijten zijn aan de nieuwste rijtuigen die beter geïsoleerd zijn dan oudere rijtuigen, wat een effect heeft op de stabiliteit van de dataverbinding. Voor de stiltewagons is het natuurlijk zeer goed nieuws dat de gsm maar moeilijk gebruikt kan worden.

01.10 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, permettez-moi, tout d'abord, de vous remercier pour les contrats de gestion qui ont le méritent d'exister. Chapeau! Mais je ne dirai pas "chapeau" pour le reste. En effet, vous savez ce que je pense. L'ambition n'y est pas et encore moins les moyens!

Vous dites tout le temps que vos prédécesseurs n'ont rien fait. Vous devriez pourtant les remercier. En effet, quand je vois la trajectoire de base, sans votre action, il serait quand même question, dans les dix années à venir, de plus de quarante milliards, ce qui veut dire que votre apport atteint à peine deux, voire trois milliards si vous concluez l'emprunt dont vous nous parlez beaucoup.

Tout à l'heure, j'ai regardé la liste des ministres qui se sont succédé depuis 1840. C'est ainsi que je me suis rendu compte, monsieur Vajda, que le parti Ecolo n'est arrivé au pouvoir qu'il y a une petite dizaine d'années. Il ne faut donc pas parler de tous vos prédécesseurs, monsieur le ministre! Franchement, je trouve cela désagréable, même si aujourd'hui mon parti est dans l'opposition ou plutôt, comme j'aime à le dire, de la minorité.

De nombreux ministres ont, depuis des décennies, pratiquement depuis des siècles, travaillé au développement durable. Dans ce cas, quand vous visez vos prédécesseurs, vous visez un de mes grands amis du MR, François Bellot, que vous connaissez bien.

Pour ceux qui le connaissent, on ne peut pas dire que François Bellot ne s'intéressait pas au rail. Il a été président de la commission de l'Infrastructure pendant des années, et il s'est battu pour le rail. Cela

me fait mal pour lui d'entendre ce que vous dites parfois, monsieur le ministre. Je souhaiterais donc que vous modifiiez un peu votre discours.

Je vous ai entendu vous exprimer, la semaine dernière, lors d'une interview à RTL. À cette occasion, vous avez reconnu que les années 2023-2024 seraient difficiles. Là, je dis "chapeau!"

Je rappelle que quand Mme Dutordoir est venu s'exprimer devant notre assemblée, elle a parlé des exercices 2023 et 2024. Elle a été claire. Il manquera 1,4 milliard à Infrabel et à la SNCB pour maintenir ou pour conserver ce que nous avons aujourd'hui.

Avec les yeux d'un Luxembourgeois qui voit tous les week-ends les problèmes qui se posent entre Libramont et Arlon, je ne veux pas que l'on conserve ce que l'on a aujourd'hui et j'ai de nombreux message à passer. Mais je ne dispose que d'un temps de parole de cinq minutes alors que j'aurais besoin de cinq heures pour lire tous les messages qui me sont parvenus, la semaine dernière, et ce, après plusieurs mois de problèmes répétés. Vous avez également dû le constater, monsieur Vajda. C'est la pure réalité! Monsieur le ministre, le temps est venu de taper du poing sur la table pour que tout s'améliore plus vite.

Quand j'analyse la trajectoire des dix ans, vous n'avez obtenu que très peu de moyens! Je le dis franchement. Comme Mme Dutordoir l'a dit, c'est beaucoup trop peu pour les deux prochaines années à venir, alors que nous avons de réels problèmes. Je continue donc à vous dire que c'est très bien d'avoir des contrats de gestion et d'avoir plus qu'une vision. Vous savez bien ce que je pense des visions. Moi aussi, j'ai parfois des visions. Comme je l'ai dit la semaine dernière, j'ai la vision de ces gens qui ont quitté le train après pratiquement trois heures d'immobilisation pour rejoindre à pied, sur les rails, la gare la plus proche. Quand je vois cette évolution-là, je ne peux pas accepter ce que vous dites.

Comme d'autres collègues l'ont déjà dit, vous nous aviez à tous donné beaucoup d'espoir en arrivant à cette fonction. Bien évidemment! Parti écolo! Je dis souvent que, si je ne suis pas écologiste, c'est parce que je suis plus écologiste que vous. Sinon, je serais avec vous. Mais je ne saurais pas. Vous n'êtes pas assez écologiste car, si vous étiez vraiment écologiste, aujourd'hui, sans aucun problème, vous auriez obtenu beaucoup plus de ce gouvernement pour agir très vite, pour satisfaire la population, pour diminuer le nombre de véhicules qui polluent énormément sur nos routes. Je constate que n'est pas le cas. Je continue donc à dire que c'est très bien d'avoir des contrats de gestion mais qu'ils ne sont pas assez ambitieux. Ils n'ont pas de moyens.

Quant à l'aspect transfrontalier, vous venez d'en parler dans vos répliques. Là aussi, j'aimerais bien que cela puisse évoluer beaucoup plus rapidement. En effet, je vous ai bien écouté, comme je le fais d'habitude. Je mets même les oreillettes car je suis un peu dur d'oreille. Par ailleurs, je vis mieux depuis que j'entends moins bien. C'est important. Mais, si je vous ai bien compris, si vous n'obtenez pas l'emprunt du milliard, tout ce qui concerne l'axe 3 sera carrément abandonné. C'est extraordinaire! Vous avez dit que cet emprunt financera notamment l'axe 3. En d'autres termes, cela signifie que, si vous n'obtenez pas l'emprunt, l'axe 3 est abandonné et il est dans une situation de délabrement total. Je le dis encore une fois très franchement. Vous parlez de la colonne vertébrale. Je peux vous assurer qu'entre Libramont et Arlon, la colonne vertébrale est en hyper mauvais état. Elle ne sait même plus bouger et nous ne pouvons pas poursuivre ainsi.

Monsieur le ministre, je conclurai positivement. Il vous reste peu de temps. Nous avons encore un an sous cette législature-ci et le restant de cet axe doit être en ordre. Y compris les réponses que vous faites pour le P+R à Viville, tout cela ne tient pas la route. Moi, je veux du concret. Je veux réellement une amélioration le plus rapidement possible pour tous les voyageurs, qu'ils soient luxembourgeois, du Nord ou du Sud du pays. Et, comme j'ai l'habitude de le dire, je compte vraiment sur vous pour l'année qui nous reste dans cette législature. Et arrêtez de parler de vos prédécesseurs, comme vous le faites!

Le **président**: Monsieur Arens, oserais-je dire "formidable!" comme conclusion de cette intervention?

Chers collègues, ceci clôture le débat que nous avons entamé mercredi dernier et terminé aujourd'hui. Bien entendu et c'est très normal, on entend la diversité des opinions des groupes politiques. C'est cela, la démocratie. Nous avons eu un débat très sérieux avec des réponses de M. le ministre sur les

deux contrats de gestion qui sont des éléments très importants pour le rail au cours des dix prochaines années.

01.11 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je souhaite intervenir. Il ne s'agit pas d'une réplique. C'est technique. Je comprends la frustration de certains parlementaires qui avaient des questions précises. Vous comprendrez que je ne peux pas répondre dans une réplique au sujet des quais de la gare de Herentals et autres. Vous connaissez ma disponibilité pour la commission. Je suis là pour répondre maintenant aux questions orales. Mercredi prochain aussi. S'il y a des questions précises auxquelles les membres estiment n'avoir pas obtenu de réponse, ils peuvent introduire de nouvelles questions et j'y répondrai dans un cadre plus adapté qu'un cadre général. J'ai essayé de trouver le bon niveau entre la précision et le détail et la virgule. Je ne fuis pas mes responsabilités.

Par ailleurs, je tiens à dire que j'ai beaucoup de respect pour François Bellot. La transition entre nos deux cabinets s'est passée de façon admirable. Je pense qu'il a fait du bon travail. Je l'ai déjà dit publiquement et je peux le répéter. Il est dommage que M. Scourneau ne soit pas là.

Le **président**: Le débat d'aujourd'hui suscitera de nouvelles questions en fonction des points particuliers. Je ne peux qu'inviter les collègues à déposer leurs questions de manière écrite ou orale.

Mijnheer Van den Bergh, gaat het over de regeling van de werkzaamheden of over het einde van deze gedachtewisseling?

01.12 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Ik had verwacht dat de minister nog even de tweet zou bevestigen die hij stuurde als reactie op de berichtgeving rond de opmerkingen van de heer Vandenbroucke. Dat had ik wel verwacht, opdat dat zo snel mogelijk de wereld uit zou zijn, maar ik wil het inhoudelijke debat niet heropenen.

01.13 **Georges Gilkinet**, ministre: J'ai répondu assez clairement à la question de M. Joris Vandenbroucke. J'aurais peut-être dû le faire la semaine passée, mais je pensais que M. Vandenbroucke était quelqu'un de plus patient. Comme M. Van den Bergh, je n'ai pas trouvé la méthode très élégante. Je l'ai dit dans ma réplique. Mais c'est la vie politique, c'est un choix. Ce n'est pas bien de laisser croire aux gens que l'on va multiplier par trois les prix, notamment pour les aînés. Ce n'est l'intention d'aucun des membres de ce Parlement, et encore moins celle du ministre.

Il est vrai que j'ai fait le choix, la semaine passée, d'une réponse générale, parce que je ne pouvais pas décider de répondre à telle question précise et pas aux autres. J'ai répondu assez clairement qu'au-delà de ce qui figure dans le contrat, il y a une liberté pour la SNCB, avec des principes qui sont déjà déterminés. Grâce à ces principes, il n'y aura pas de multiplication par trois des tarifs. C'est une vision assez apocalyptique des choses et je ne sais pas qui laisserait faire cela, en tout cas pas moi en tant que ministre en charge de la Mobilité.

Le **président**: Je dois reconnaître que, la semaine dernière, nous avions convenu que vous feriez une première réponse générale de 15 à 20 minutes et qu'aujourd'hui vous aborderiez un maximum de questions, sachant qu'on ne peut pas toujours satisfaire tout le monde.

01.14 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, dit is een openbare commissievergadering, dus iedereen kan die volgen. Ik heb mijn vraag vorige week gesteld en een heel duidelijk voorbeeld gegeven. Als men een korting van 40 % toepast op het traject Antwerpen-Oostende, dan gaat de prijs voor senioren van 7,80 euro naar 24,60 euro.

U zegt dat het niet zo'n vaart zal lopen en dat u niet zult toestaan dat die tarieven verdrievoudigen. Ik ben daar heel blij mee, maar u hebt op Twitter gezegd dat er een maximumprijs komt die vergelijkbaar is met de huidige prijs van de Go Pass of het seniorenticket. De huidige prijs van het seniorticket bedraagt 7,80 euro. De vraag is dan natuurlijk of de maximumprijs 7,80 euro blijft. Uiteraard kan die prijs geïndexeerd worden, maar zullen de senioren in de toekomst goedkoper sporen op kortere trajecten, als zij regelmatig de trein nemen en als ze dat tijdens de daluren doen? Sluit u dus uit dat zij in de toekomst meer zullen betalen?

Op dat vlak bent u vandaag toch iets vager gebleven dan in uw tweets van afgelopen weekend. Daar

is het natuurlijk om te doen. Het forfaitaire tarief is bijzonder interessant omdat het zo laag is, maar dan wordt er een nieuw systeem ingevoerd. U hebt het in de media over een maximumprijs en u herhaalt dat op Twitter. Kunt u ook in het Parlement herhalen dat er een maximumprijs komt? Anders is mijn theoretisch voorbeeld immers helemaal niet zo theoretisch.

01.15 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Vandenbroucke, ik heb duidelijk geantwoord en de hervorming wordt van kracht binnen 26 maanden. De principes zijn deze die ik hier uit de doeken heb gedaan.

Le **président**: Chers collègues, je vous propose d'en rester là pour cet échange de vues sur les contrats de gestion et d'enchaîner sur les questions orales prévues à l'ordre du jour.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe studie over de spoorverbinding Hamont-Weert" (55033041C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Hamont-Weert" (55033146C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Hamont-Weert" (55033951C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding Hamont-Weert" (55033987C)
02 Questions jointes de
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle étude relative à la liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55033041C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert" (55033146C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Hamont-Weert" (55033951C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire Hamont-Weert" (55033987C)

02.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, u bracht samen met uw Vlaamse collega Lydia Peeters en de Nederlandse staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat, Vivianne Heijnen, een bezoek aan het station van Weert, net over de grens met België. Het dossier van de spoorlijn Hamont-Weert is hier reeds eerder op de agenda verschenen. De NMBS schatte het aantal reizigers in op zo'n 1.050 reizigers per dag en sprak in dat verband zelf over een 'negatieve businesscase'. Die studie werd ook door Nederland gebruikt, waarop beslist werd dat het aantal door de NMBS geschatte reizigers niet opwoog tegen de kosten, die door de Nederlandse infrastructuurbeheerder ProRail op 50 tot 150 miljoen euro werden geraamd.

Hoe de berekeningen gebeurd zijn, is voor ons gissen, aangezien de studie niet openbaar gemaakt wordt. Zowel ik als andere collega's hebben ze al meermaals opgevraagd. De resultaten verbazen ons. Weert is als knooppunt groter dan het station van Hasselt. Belgen zouden gemakkelijk de aansluiting kunnen maken naar heel wat bestemmingen in Nederland, maar net zo goed kan het Nederlanders tot bij ons of tot in Antwerpen brengen want de lijn zou Antwerpen met Weert en, verder, met heel Nederland kunnen verbinden. De Nederlandse staatssecretaris oordeelt nu zelf dat de eerdere studies heel voorzichtig waren. Ze wees erop dat grensoverschrijdende verbindingen vaak meer opleveren dan de prognoses uitwijzen.

Hoe verliep het werkbezoek samen met uw Nederlandse collega? Wat is er uit de bus gekomen? Bent u ook van oordeel dat het potentieel te laag werd ingeschat? Op basis van welke criteria werd het potentieel ingeschat? Acht u deze criteria correct? Zult u de NMBS vragen het potentieel opnieuw in te schatten? Bent u nog steeds van oordeel dat zulke potentieelstudies niet openbaar gemaakt moeten worden? Bent u misschien een voorstander van de Nederlandse aanpak van volledige transparantie

en openbaarheid?

02.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mevrouw Verhaert heeft de situatie al beschreven. Er was een plaatsbezoek van de Nederlandse staatssecretaris Heijnen. Er worden nieuwe studies aangekondigd.

Wat is de huidige stand van zaken? Tegen wanneer – gesuggereerd werd april 2023 – zullen de resultaten van de nieuwe studie beschikbaar zijn? Bent u van oordeel dat ook van Belgische zijde een nieuwe studie vereist zou kunnen zijn? Zou dat een goede zaak kunnen zijn?

Zullen de resultaten van de eerdere studie, die tot het statement “negatieve businesscase” heeft geleid, alsnog publiek worden gemaakt? Zo nee, waarom niet?

Tot slot, terugkerend naar wat we hebben besproken tijdens de bespreking van de beheersovereenkomst, zal de FOD Mobiliteit kunnen beschikken over de originele en volledige inhoud van de eerdere, alsook van nieuwe studies? Zullen die ook worden gedeeld met de leden van het Parlement?

02.03 Minister **Georges Gilkinet**: Beste collega’s, ik was op 19 december met veel plezier samen met mevrouw Peeters op uitnodiging van mijn zeer goede Nederlandse collega, mevrouw Vivianne Heijnen, aanwezig te Weert, een zeer mooi station. De context van het bezoek was dat staatssecretaris Heijnen tijdens het debat in de Nederlandse Tweede Kamer op 15 september 2022 had beloofd om een plaatsbezoek af te leggen. Zij heeft mij daarna uitgenodigd. Ik vond dat ik, gelet op het belang dat ik aan het dossier hecht, op dit plaatsbezoek niet kon ontbreken. Ik ben er zeker van dat u daarmee akkoord gaat, of ik hoop dat toch.

Wat de verbinding naar Weert betreft, is er al enkele jaren een intensieve samenwerking met de Nederlandse collega’s, onder andere via de bilaterale stuurgroep voor grensoverschrijdende spoorverbindingen. Daarnaast zijn er de politieke contacten, bijvoorbeeld tijdens het Thalassa-overleg tussen onze twee regeringen vorig jaar in Gent. Er zijn over de verbinding Hamont-Weert in het verleden al een aantal studies gemaakt die de situatie goed in kaart hebben gebracht. Nu zijn er vanuit de verschillende stakeholders bedenkingen bij de uitgangspunten. Men vindt de bestaande studies eerder conservatief. Er wordt onder meer verwezen naar de technische keuze die ProRail gemaakt heeft voor het traject in Nederland. Door verschillende stakeholders wordt gesuggereerd dat door die keuze te herbekijken, de kosten mogelijk kunnen worden gereduceerd. De stakeholders vergelijken ook met de kostprijs van de werkzaamheden aan Belgische zijde, maar ik herhaal dat alle investeringen in het spoorbovenleidingen en -signalisatie al zijn gedaan.

Er moet echter ook rekening worden gehouden met de specifieke situatie in Nederland, onder meer met het huidige treinverkeer naar het station Weert. Om die meningen mee te nemen alvorens een beslissing te nemen, heeft de staatssecretaris het Nederlandse ministerie gevraagd een opdracht uit te schrijven waarin de verschillende hypotheses worden getoetst. Daarvoor is een studiebureau aangewezen en de resultaten daarvan worden dit jaar verwacht. Dat is goed nieuws.

Zoals ik tijdens het bezoek heb verklaard, zijn aan Belgische zijde met de elektrificatie tot de stopplaats Hamont alle nodige werken uitgevoerd om de verbinding te realiseren. Ik spreek nogmaals expliciet mijn steun uit voor dit project, maar het is niet gepast en zou ook niet beleefd zijn om tussenbeide te komen in de Nederlandse besluitvorming. Ik blijf evenwel in contact staan met de Nederlandse staatssecretaris Vivianne Heijnen en ik hoop op een positief resultaat.

02.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, er zijn weinig of geen vragen beantwoord. Ik heb een deel van uw antwoorden gemist, omdat ik in een andere commissie ook het woord moest nemen, waarvoor mijn excuses.

Blijkbaar bent u evenwel toch positief over het project Hamont-Weert. U hebt zich niet uitgesproken over de potentieelstudie. Ik hoop alsnog dat u de NMBS hierin tegenspreekt, dat u dit project zult blijven steunen en dat het toch zal worden gerealiseerd.

02.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoord en uw gewaardeerde aanwezigheid bij het plaatsbezoek.

Voor mij is het glas nog altijd halfleeg. We hebben een enorme kans gemist met het regeerakkoord-Rutte III. Ik heb ook verklaard dat vanaf het moment dat er beslist is om een plaatsbezoek af te leggen, alles op de lange baan zou worden geschoven. Ik verneem nu dat de resultaten van de studie dit jaar beschikbaar zullen zijn. Dat betekent dat we dan al het jaar 2024 ingaan.

Er wordt nu gezegd dat niet alles goed in kaart was gebracht. Er zijn nu bedenkingen. Die bedenkingen hadden wij al eerder, en Nederland ook. In Nederland heeft men zelfs een studie over de studie besteld. Die gaf aan dat er minstens overschattingen gebeurd waren in de eerste versie.

Het is goed dat die studie nu gebeurt, maar ik stel mij natuurlijk wel volgende vraag. U hebt er niet op geantwoord. Zou het langs Belgische zijde ook niet goed zijn om opnieuw een studie te bestellen. Ik heb vanaf het begin twijfels gehad bij de studie van de NMBS. Wij mogen om een of andere reden, het zou zogezegd strategisch zijn, die resultaten en het origineel niet zien. Hetgeen wij wel gezien hebben, roept alleen maar meer vragen op met betrekking tot de kwaliteit van de studie. Wij mogen ze echter niet zien.

Ik dring erop aan om te bekijken of wij langs Belgische zijde ook een nieuwe studie moeten opstarten. Wij moeten zeker het scenario vermijden dat wij wachten op een Nederlandse studie, die er eind dit jaar hopelijk zal zijn. In 2024 kunnen wij dat dan bekijken en dan kunnen we misschien beslissen om ook nog een Belgische studie op te starten. Ik vraag dat wij parallel werken. Wij kunnen het misschien ook nu al doen langs deze zijde, dan sparen wij heel veel uit in de toekomst.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, les questions n° 55033180C et n° 55033183C de Mme Laurence Zanchetta, aux points 2 et 3 de l'ordre du jour, sont transformées en questions écrites. Mme Verhaert nous rejoindra plus tard et je laisse ses cinq questions du point 4 au point 8 inclus en suspens. Je ne vois pas Mme Van Hoof et Mme Houtmeyers. Nous verrons si elles nous rejoignent plus tard.

03 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbod op nachtvluchten in Zaventem" (55033247C)
03 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des vols de nuit à Zaventem" (55033247C)

03.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, na een gemeenschappelijk initiatief van alle fractieleiders heeft de Brusselse gemeenteraad op 16 januari een motie aangenomen die een verbod op nachtvluchten boven Brussel zou instellen. Het verbod zou gelden van 22.00 u tot 07.00 u. Enkel voor wettelijk bepaalde noodsituaties zou een uitzondering gemaakt worden.

Wat is uw reactie op de aangenomen motie in de Brusselse gemeenteraad?

Hebt u hierover vooraf overleg of op zijn minst communicatie gehad met uw Brusselse partijgenoten of het Brussels stadsbestuur?

Welke maatregelen of acties zal de minister ondernemen om de economische belangen, inclusief alle nachtvluchten, van de luchthaven van Zaventem te vrijwaren?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, de luchtvaartsector is belangrijk, niet alleen op economisch, maar ook ecologisch, humanitair, sociaal, veiligheids- en geopolitiek vlak in ons land, en dan vooral in Brussel, de hoofdstad van Europa. Het gaat erom al deze dimensies met elkaar te verzoenen door middel van een evenwichtige en vastberaden aanpak.

In die zin heb ik een overlegplatform opgericht waar alle belanghebbenden, ook de Brusselse

gemeenteraad, oplossingen kunnen voorstellen. Naast dit overlegplatform heeft de ministerraad op 9 december jongstleden mijn voorstel goedgekeurd voor een nieuw systeem van variabele vergoedingen die de luchtvaartmaatschappijen aan Skeyes betalen voor het gebruik van de luchthaven van Brussel-Nationaal. De vergoedingen worden verlaagd voor de stilste en milieuvriendelijkste vliegtuigen en verhoogd voor de oudste, meest vervuilende en luidste vliegtuigen, nog meer als de toestellen 's ochtends, 's avonds, 's nachts of in het weekend vliegen. Om precies te zijn, wordt het geluidscriterium dat al is opgenomen in de huidige berekening van de heffing aangepast om de nachtvluchten en vliegtuigen met een hoger geluidsquotum verder te ontmoedigen.

Dit nieuwe systeem van variabele vergoedingen wordt ontwikkeld in overleg met de luchthavens en de luchtvaartsector. Met dit nieuwe systeem hebben we een belangrijke eerste stap gezet. In de komende maanden moeten er nog meer volgen om echt een verschil te maken. Stap voor stap in dialoog vinden we pragmatische oplossingen om de geluidsoverlast voor de omwonenden van de luchthaven in Brussel, in Vlaanderen en in Wallonië te verminderen.

Voor de rest heb ik akte genomen van de motie gestemd in de Brusselse gemeenteraad en respecteer ik de autonomie van de gemeenten die in de Grondwet ingeschreven is.

03.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik kan niet zeggen dat u niet hebt geantwoord, maar eigenlijk hebt u niet geantwoord. Akte nemen van en de autonomie respecteren, is inhoudelijk weinig toelichten. Voor het overige verwijst u naar de maatregelen die u al hebt genomen en waarvan wij trouwens vinden dat ze weinig bevorderlijk zijn, noch voor de publieke noch voor de economische functie van onze luchthaven. Ik kan dat enkel maar betreuren.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55033303C van de heer Roggeman is uitgesteld. Vraag nr. 55033305C van de heer Roggeman is ingetrokken.

04 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Parkeerplaatsen voor zwangere vrouwen" (55033308C)
04 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des places de parking pour les femmes enceintes" (55033308C)

04.01 **Frank Troosters** (VB): *In een aantal lidstaten van de Europese Unie bestaat er reeds regelgeving inzake het parkeren voor zwangere vrouwen. Er bestaat regelgeving inzake het reserveren van parkeerplaatsen en over het opheffen van tijdsbeperkingen voor zwangere vrouwen. In België is dit momenteel niet het geval. Er zijn enkel privé-initiatieven van ondernemingen die zelf een gereserveerde parkeerplaats voor zwangere vrouwen voorzien, maar er is geen algemene regulering.*

Welke mogelijkheden ziet de minister om het parkeren voor zwangere vrouwen te vergemakkelijken?
Welke stappen zal de minister daartoe nemen?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: In principe sta ik open voor het verlenen van faciliteiten aan mensen met een mobiliteitsbeperking. In het kader van de werkzaamheden voor de herziening van de Wegcode zijn de gewesten evenwel van oordeel dat de beperking van de parkeertijd en het betaald parkeren onder hun bevoegdheid vallen. Bovendien beoogt men in het kader van de werkzaamheden voor de wegbeheerders, in deze de gewesten, meer flexibiliteit met betrekking tot het parkeren.

Wat het gebruik van onderborden betreft, is bepaald dat ook andere dan de in de Wegcode of in de bijlage daarvan vermelde categorieën weggebruikers op die onderborden mogen worden aangebracht, mits ze duidelijk herkenbaar zijn. Daarom zullen de wegbeheerders, indien ze dat wensen, in principe ook plaatsen voor zwangere vrouwen kunnen reserveren. Dat zou een goede zaak zijn.

04.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister ik dank u voor het antwoord. Ik heb deze vraag gesteld omdat ik verbaasd was over het feit dat de heer Prévot van de PS hierover een vraag had

ingediend, allicht niet wetende – zijn vraag is ondertussen om een mysterieuze reden van de agenda verdwenen – dat onze fractie ooit een wetsvoorstel heeft ingediend met betrekking tot het gebruik van de openbare weg en het parkeren van zwangere vrouwen. Dat werd toen helaas unaniem door alle meerderheidspartijen weggestemd. Dit zijn ook mensen die beperkt zijn in hun mobiliteit en zich soms in moeilijke omstandigheden moeten verplaatsen. Ik was daarom ook verbaasd te zien dat iemand bij de PS dezelfde bezorgdheid had. Ik kan alleen maar betreuren dat jullie er destijds voor hebben gekozen om het wetsvoorstel weg te stemmen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55033310C de M. Mathieu Bihet est transformée en question écrite. La question n° 55033328C de M. Wouter Raskin est reportée.

05 Samengevoegde vragen van
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De samenwerking met de lokale besturen in het kader van de invoering van het betalend parkeren" (55033488C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend parkeren aan het station van Diest" (55033523C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Diest" (55033961C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het betalend maken van de stationsparking in Diest" (55033955C)
05 Questions jointes de
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collaboration avec les pouvoirs locaux dans le cadre de l'instauration de parkings payants" (55033488C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le stationnement payant à la gare de Diest" (55033523C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Diest" (55033961C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décision de rendre payant le parking de la gare de Diest" (55033955C)

05.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, we hadden het daarstraks al over de samenwerking tussen de NMBS en de lokale besturen.

In mijn vraag haal ik voor het ruimere dossier van samenwerking als voorbeeld de gevolgde werkwijze bij de parking van Herentals aan. Er is daarbij een merkwaardig parcours afgelegd. Terwijl er een goed overleg was tussen de stad Herentals en de NMBS over het door de stad uitgewerkte parkeerbeleidsplan en men dus in dialoog is, krijgt de stad plots een brief van de NMBS met de mededeling dat het betalend parkeren – eenzijdig – zal worden ingevoerd. Dat is een frappante manier van werken. Ik heb de ene kant gehoord en hoor straks graag het antwoord van de minister, maar die werkwijze staat toch wel sterk in contrast met de ambitie, de intentie en de veelvuldige pleidooien vanuit het Parlement om te komen tot een positieve, constructieve samenwerking tussen NMBS, Infrabel en de lokale besturen. Bij veel lokale besturen blijft toch de indruk overeind dat ondanks veel goede intenties de NMBS en Infrabel al te dikwijls eenzijdig beslissen vanuit Brussel. Het voorbeeld van de betaalparking is daar maar een voorbeeld van.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de invoering van betalend parkeren altijd in overleg met de lokale besturen moet gebeuren? Kunt u de afgesproken werkwijze wat nader uitleggen?

Wat is de marge waarbinnen met lokale besturen kan worden onderhandeld? Is er ruimte voor parameters zoals de timing, de ruimte en de prijs?

Tot slot, in het aangehaalde voorbeeld van Herentals liep er een constructief traject. Waarom doorkruist de NMBS dat nu met een eenzijdige beslissing over timing van uitvoering?

05.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over hetzelfde onderwerp, maar ze is meer concreet toegespitst op de werkwijze in verband met het parkeerterrein van Diest. Ik verwijs

naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Sinds 10 januari jl. dienen gebruikers van de NMBS-parking aan het station van Diest te betalen. Dixit de NMBS past dit in de strategie om haar reizigers een plaats te garanderen. Nochtans lijken de eerste dagen van het betalend parkeren aan te tonen dat een groot deel van de parking leeg en ongebruikt blijft.

Voor zij die wel gebruik maken van de NMBS-parking staat er welgeteld één betaalautomaat ter beschikking. Dit resulteert in een rij van aanschuivende reizigers waarbij het gebruik van de automaat bovendien niet vanzelfsprekend en dus tijdrovend blijkt te zijn. De geërgerde wachtende reizigers staan bovendien onbeschermd in weer en wind. Enkel aan de automaat zelf is een klein schuildakje voorzien voor hij/zij die gebruik maakt van de parkeerautomaat.
Bijkomend blijkt dat tickets met QR-code via de GSM niet gescand kunnen worden door de automaat. Reizigers dienen zich dan terug - soms door weer en wind - naar het loket in het station te begeven, in de hoop dat dit nog bemand is.

Vindt de minister dat het betalend parkeren aan de stations van de NMBS zijn doel om meer mensen naar de trein te leiden ten goede komt?

Acht de minister de wijze waarop het betalend parkeren aan het station van Diest georganiseerd is getuigen van klantvriendelijkheid?

Zal de minister een gesprek aangaan met de verantwoordelijken bij de NMBS om één en ander bij te sturen inzake het betalend parkeren op de NMBS-parkings? Zo neen, waarom net?

Heeft de minister begrip voor het feit dat minstens één treinreiziger aangaf 'zijn buik vol te hebben' van de NMBS en in de toekomst zijn verplaatsingen terug met de wagen te zullen maken?

Welke mening heeft de minister over het idee om treinreizigers die beschikken over een geldig vervoerbewijs voortaan gratis gebruik te laten maken van de NMBS-parkings? Zou dit de aantrekkelijkheid van het nemen van de trein niet ten goede komen?

05.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, sinds 10 januari moeten de mensen in het station van Diest inderdaad betalen om te parkeren. Dat gaat over een gemiddelde prijs van 400 euro extra per jaar. Dat is toch niet min. We zouden de mensen moeten aanmoedigen om de trein te nemen, maar hier duwen we hen nog meer naar de auto, doordat ze meer moeten betalen. De hoge parkeertarieven zijn voor ons inacceptabel, zeker in tijden van hoge benzine- en energieprijzen. In tijden van klimaatverandering moeten we meer mensen naar het openbaar vervoer krijgen en betalend parkeren zet hier net een rem op. Dat is enkel in het voordeel van de NMBS en de private parkeerbedrijven in de stad. Voor ons vormt het openbaar vervoer de belangrijkste oplossing voor een lagere uitstoot en het betalend parkeren doet net het tegenovergestelde.

Op basis waarvan werd de NMBS-parking van Diest betalend gemaakt? Heeft de stad Diest contact opgenomen met de NMBS of omgekeerd over het betalend maken van de stationsparking? Waren beide partijen het erover eens om de parking betalend te maken? Bestaat de mogelijkheid dat de stad Diest de NMBS-parking overneemt, zodat ze een eigen parkeerreglement kan hanteren en handhaven? Er zijn immers voorbeelden genoeg van parkingovernames.

05.04 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, het verhaal is duidelijk. Ik verwijs daarom naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Vanaf 10 januari 2023 werd de parking aan het station van Diest betalend. Daarmee tracht de NMBS parkeerplaats te garanderen voor pendelaars dicht bij het station. Het betalend maken van de stationsparking in Diest is nogmaals een voorbeeld van het ondoordachte beleid van de NMBS. Lukraak voeren ze betalend parkeren in, met amper tot geen overeenstemming met de gemeente en zonder rekening te houden met de impact op de stationsparkings in naburige gemeenten.

Met slechts 25.000 inwoners was de gemeente de aantrekkingspool geworden voor pendelaars. Diest had de enige grote stationsparking in de buurt die nog niet betalend was. Daardoor kozen heel wat

pendelaars om bijvoorbeeld niet naar Aarschot of Hasselt te rijden, maar in Diest te parkeren. Desondanks verklaarde de NMBS woordvoerder dat de reden voor het betalend maken van de parking het gebruik door niet-reizigers was. Een beetje vreemd, gezien er in de nabije omgeving meer gratis parkeervoorzieningen waren.

Ook de manier van overleg met de gemeente liet de wensen over. Nochtans essentieel gezien de gemeente de mobiliteitsimpact moet kunnen opvangen die ontstaat. 'We hebben verschillende pogingen ondernomen om de parking niet betalend te maken, maar de NMBS zet ondanks de huidige werken aan het stationsplein en de omgeving toch al door', verklaarde de burgemeester. Plots wordt er een timing naar voor geschoven waar er helemaal geen consensus over was.

Wat is de reden tot het betalend maken van de parking in Diest? Kan dit gestaafd worden met tellingen die uitgevoerd zijn?
Over 12 tot 18 maanden wordt er een evaluatie voorzien. Wat zal er bekeken worden bij deze evaluatie? Wat zijn de doelstellingen?
Waarom werd er zonder een akkoord met de gemeente de timing eenzijdig opgelegd door de NMBS?
Wordt het aanzuigeffect op omliggende stations zoals Schulen, Zichem of Testelt gemeten? Hoe voorkomt de NMBS dat er een domino van betalende parkings in de naburige stations ontstaat?

05.05 Minister **Georges Gilkinet**: We moeten de mensen aanmoedigen om zich zoveel mogelijk met de fiets, te voet of met de bus naar het station te begeven en zo de *modal shift* naar duurzame mobiliteitsmodi stimuleren. Ter nuancering, in stedelijke gebieden is een aanbod van gratis parkeren nadelig voor de mobiliteit en het milieu, omdat het een aanzuigeffect heeft op voertuigen, waardoor er files ontstaan die een negatieve impact op de luchtkwaliteit hebben. In landelijke gebieden is de realiteit uiteraard verschillend en wordt de auto gebruikt om zich bijvoorbeeld naar het station te begeven.

De NMBS herhaalt dat ze, telkens wanneer ze de beslissing neemt om een parking betalend te maken, daarover overleg heeft gepleegd met het gemeentebestuur. Voor de stationsparking van Herentals of Diest was dat niet anders. De NMBS en de stad Herentals overleggen al langer over de parkeerstrategie rond het station. Normaal gezien zouden de NMBS en de stad de parking zelfs al in 2021 betalend hebben gemaakt, maar de covidcrisis veranderde de situatie.

De grote stationsparking van Herentals staat overvol en het is daarom nodig om het autogebruik er niet verder te stimuleren. Ondertussen heeft de NMBS in december 2022 de stad Herentals ervan op de hoogte gebracht dat de slagbomen vanaf maart 2023 worden geplaatst. Nu blijkt evenwel dat de stad Herentals nog niet alles op tijd klaar krijgt. De NMBS heeft de stad Herentals ondertussen al geïnformeerd dat zij in samenhang met het mobiliteitsplan van de stad het betalend parkeren op de stationsparking van Herentals nog twee à drie maanden zal uitstellen tot eind mei of begin juni 2023. De technische installatie van de parkeerapparatuur zal wel al tegen midden maart 2023 gebeuren.

Voorts hebben de NMBS en de stad Herentals op 30 januari 2023 rond de tafel gezeten over de flankerende maatregelen die de stad neemt.

In het algemeen voeren de NMBS en een betrokken stad onderhandelingen die leiden tot compromissen. Die verschillen van de ene parking tot de andere, omdat ze inspelen op specifieke plaatselijke behoeften en eisen. Dat kan gaan over afspraken over onder andere het groenonderhoud en de terbeschikkingstelling van de parking in het weekend, ’s avonds en tijdens vakantieperioden onder bepaalde voorwaarden.

Wat de parking in Diest betreft, is er een maand na de indienstname er al een eerste evaluatiemoment geweest, samen met de stad Diest, de provincie Vlaams-Brabant en de lokale politie. De NMBS blijft de parking in overleg met de andere partners continu verder monitoren en evalueren.

Mevrouw Vindevoghel, u stelde een vraag over een eventuele overname. De NMBS staat steeds ter beschikking van de stad voor al haar vragen in dat verband. Globaal geef ik mee dat de NMBS veel tijd investeert in het overleg met lokale besturen. Dat neemt niet weg dat de belangen kunnen verschillen, zeker bij initiatieven die mensen beroeren, zoals het betalend maken van parkings. De NMBS werkt daarbij oplossingsgericht, maar is ook gebonden door het kader waarbinnen men werkt, zoals het openbaredienstcontract, waarbij we duidelijk een modal shift willen genereren, ook inzake het voor- en

natransport.

05.06 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijn vraag was natuurlijk ingediend voor 31 januari. Het is goed dat de stad en de NMBS hebben samengezeten om een en ander op elkaar af te stemmen, waardoor er toch wat verschoven is in de datum van inwerkingtreding. Dat is een goede zaak. Dat hoort natuurlijk ook zo. Er hoort constructief overleg te zijn tussen de stad en de NMBS.

Uiteraard zullen de belangen nooit volledig gelijklopen. Als het betalend maken kan passen in een stedelijk parkeerbeleidsplan, is dat een goede zaak, maar anderzijds houden reizigers die opstappen in het station van Herentals toch ook rekening met de manier waarop de infrastructuur erbij ligt, hoe het station eruitziet. Ik kijk dus ook heel erg uit naar het antwoord dat straks op de vraag van mevrouw Verhaert met betrekking tot het masterplan voor de stationsomgeving zal worden gegeven. Treinreizigers willen misschien wel iets betalen om te parkeren, maar de omgeving mag dan wel wat verfraaid worden. Daar kijken we verder naar uit.

05.07 **Frank Troosters** (VB): Ik hoor u zeggen dat men mensen wil stimuleren om niet met de auto, maar liever met de fiets, te voet of met de step naar het station te komen. Ik dacht dat men de mensen wilde stimuleren om juist de trein te nemen. Als het niet comfortabel is om met de auto te komen, bestaat natuurlijk wel het risico dat die mensen gewoon zeggen dat ze de verplaatsing die ze normaal met de trein zouden maken, vanaf nu met de auto zullen maken. Dan zullen we natuurlijk niet bereiken wat we willen, namelijk de CO_2-uitstoot verminderen. Dan zullen we die integendeel zelfs vermeerderen.

De NMBS heeft het nog weleens over het aanzuigeffect van de parking. Wat is dat effect eigenlijk? Welke cijfers bestaan daarover? Als wij daarnaar vragen, krijgen wij geen antwoord. De bezettingsgraad van de parkings is altijd strategische, vertrouwelijke informatie. Dat is natuurlijk heel gemakkelijk gezegd. Om de een of andere reden krijgen we daarover geen cijfers. Ik zie met mijn eigen ogen dan wel dat parkings half leegstaan. Als ik op de parking van Diest kom, zie ik hetzelfde. Dat is een schoolvoorbeeld van hoe men niet of slecht samenwerkt. Men maakt een parking betalend. De NMBS heft daar tarieven op. De stad Diest zal in de omliggende regio vervolgens ook tarieven invoeren, maar die zijn dan goedkoper. Het resultaat is dan dat treinreizigers 300 of 400 meter verderop parkeren en gevaarlijk langs de weg – er is geen voetpad – naar het station wandelen. Daar is het immers goedkoper parkeren dan op de NMBS-parking en de NMBS-parking van Diest staat dan half leeg.

Bovendien heb ik met eigen ogen vastgesteld hoe 20 treinreizigers aanschuiven voor een parkeerticket zonder enige bescherming – gelukkig regende het niet, maar het was wel ijskoud – en hoe een man die na tien minuten aanschuiven er niet in slaagde om een QR-code op zijn gsm te scannen omdat de automaat alleen streepjescodes herkent – ik heb die problematiek aangekaart bij de bespreking van de beheersovereenkomsten –, en die vervolgens door een automatische stem naar het loket wordt verwezen, woedend weggaat met de boodschap dat hij daar nooit meer de trein zal nemen. Ik kan dat begrijpen. Dat is helemaal geen aangename reizigerservaring. Dat is gewoon mensen wegpesten.

Ik adviseer u om dat hele beleid grondig onder de loep te nemen. Kom met cijfers en feiten. Laten we die allemaal bespreken en het beleid bijsturen. Iedereen wint daarbij, ook de mensen die ecologisch gezind zijn. Ik denk dat we er alle belang bij hebben om meer mensen naar de trein te begeleiden. Op de manier van vandaag doen we dat alleszins niet.

05.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij zijn tegen betalend parkeren. U zegt dat de mensen te voet of met de fiets moeten komen, maar sommige mensen kunnen niet anders dan met de auto komen.

Eerst maakt men de parking van de NMBS betalend en daarna maakt men de parkings in de stad ook betalend. Wat ziet men dan gebeuren? Mensen parkeren niet meer op de parking van het station, omdat dat te duur is of ze gaan naar een andere plaats, waar ze niet moeten betalen. Dat is toch geen oplossing? Ik begrijp niet waarom de NMBS niet inziet dat het betalend parkeren geen goede zaak is en niet zorgt voor meer mensen op de trein. Ik heb de indruk dat men parkings alleen betalend worden gemaakt, omdat het geld opbrengt. Parkings zijn een winstgevende activiteit voor de NMBS. Dat is

geen goede zaak voor ons klimaat en geen goede zaak voor de mensen die een trein willen nemen.

05.09 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik wil een aantal bedenkingen formuleren.

Hoe rijmt u concreet het artikel 71.4.2 van de beheersovereenkomst – volgens hetwelk het delen van stationsparkings wordt bevorderd in samenwerking met steden en gemeenten als een echt instrument van het lokaal mobiliteitsplan – met de invoering van betalend parkeren door de NMBS? Dat vraag ik mij af.

Ik wil ook op de cijfers ingaan. U noemt cijfers van een volle parking in Herentals. Daar kom ik zeer vaak, maar ik stel iets totaal anders vast. Ook vandaag waren heel wat parkeerplaatsen vrij. Ik zal de cijfers dus nogmaals opvragen.

Ik denk dat Diest het toonvoorbeeld is van het domino-effect dat ontstaat bij de invoering van betalend parkeren. Betalend parkeren werd ingevoerd in achtereenvolgens Hasselt, Aarschot en Diest. Treinreizigers rijden met hun auto telkens naar het volgend station, zoals we ook in Testelt en Schulen zien. Uiteraard willen wij het vervoer per fiets stimuleren, maar u onderschat de moeilijkheid van het fietsen in bepaalde gevallen en ook de afstand die mensen soms met de fiets moeten afleggen. Dat zijn redenen waarom voor de wagen gekozen wordt.

Uiteraard moeten wij stimuleren dat mensen hoofdzakelijk voor de trein kiezen. Het betalend maken van parkings stimuleert die keuze zeker niet. Ik denk dus dat wij daar op een andere lijn zitten.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

06 Samengevoegde vragen van
- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een treinstation in Haasrode" (55033212C)
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie naar de haalbaarheid van een treinstation in Haasrode" (55033739C)
06 Questions jointes de
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une gare ferroviaire à Haasrode" (55033212C)
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude sur la faisabilité d'une gare ferroviaire à Haasrode" (55033739C)

06.01 **Els Van Hoof** (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik dank ook mevrouw Verhaert, die inspanningen levert in een andere commissie.

Mijnheer de minister, mijn vraag gaat inderdaad over het treinstation in Haasrode. Ik had de vraag al in oktober 2021 aan u gesteld. U hebt toen te kennen gegeven dat een studie van de NMBS over een treinstation in Haasrode twijfels deed rijzen over het project, gelet op het aantal potentiële reizigers, dat lager zou liggen dan verwacht. U gaf echter ook aan dat de details van de studie nader zouden worden toegelicht aan de stad en de andere betrokkenen.

Eind 2022 werd op het College van burgemeesters en schepenen van Leuven bevestigd dat het station van Haasrode een absolute prioriteit is. Ook inzake het openbaarvervoernetwerk gaat het project boven de stations in Lovenjoel en Wilsele-Putte-Kapellen, aangezien in de toekomst en ook vandaag het belang van Haasrode echt niet mag worden onderschat.

Wij zullen in Haasrode in de toekomst ook uitbreiden naar meer evenementeninfrastructuur. Vandaag hebben wij daar al een bedrijvensite en de hogeschool, die er ruim aanwezig is. Volgens cijfers van voor de pandemie gaat het dagelijks over zowat 10.000 werknemers en 3.500 studenten. Zowat 99 % moet vandaag de verplaatsing met de wagen doen. Een treinstation in Haasrode is dus nog altijd een absolute prioriteit, die zeker ook vanuit Leuven is meegegeven. Het station zou een oplossing bieden voor het fileleed aldaar, zoals dat ook in andere regio’s gebeurd is. Voor de universiteit van Luik, bijvoorbeeld, zien we dat het station via Ougrée is ontlast.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Hebt u nog overleg gepleegd met de verschillende stakeholders in het dossier? Hebben zij hun opmerkingen kunnen meegeven? Wat is het resultaat van het overleg?

Zal u een nieuwe evaluatie maken van het project, waarbij niet alleen wordt gekeken naar het kostenplaatje maar ook naar het huidige aantal te verwachten reizigers, ook in de toekomst, en naar het potentieel dat daarmee gepaard gaat?

06.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Hoof, de studie die u aanhaalt, werd toegelicht aan alle stakeholders die bij het voortraject betrokken waren, zijnde de stad Leuven, de vervoerregio Leuven en Haasrode. Ook andere stakeholders, zoals Regionet Leuven of werkgeversorganisaties zijn op de hoogte gebracht van de resultaten.

De NMBS heeft de studie gedetailleerd toegelicht aan de stad Leuven. De stad erkende de kwaliteit en grondigheid ervan. Er werd in de studie rekening gehouden met alle gegevens die de NMBS van de betrokken stakeholders heeft gekregen, in het bijzonder van de stad Leuven. Er werd ook rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

Er zijn door de NMBS daarna geen verdere stappen meer gezet of nieuwe beslissingen genomen in dit dossier. Bovendien voorziet het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS in de opening van nieuwe stations op basis van een kosten-batenanalyse waarbij rekening wordt gehouden met de volgende criteria: het aantal potentiële reizigers in een straal van 2 kilometer rond de geplande halte, eventuele plannen voor de verdichting of ontwikkeling van diensten rond de geplande halte die nieuwe reizigers zouden kunnen aantrekken, de winst of het verlies aan reizigers per dag en per trein, de marginale exploitatie- en investeringskosten die ontstaan of worden bespaard, potentiële winsten of verliezen in commerciële inkomsten, het verlies of de winst op het vlak van commerciële snelheid en algemene prestaties van de betrokken verbindingen en van de capaciteit van de betrokken lijn, vooral wat betreft aansluitingen, het bestaande alternatieve vervoersaanbod aanvullen of beconcurreren, en de afstand tot het dichtstbijzijnde station, de reistijd om er te komen en de bereikbaarheid per spoor van het bediende gebied.

Het contract voorziet ook in een budget voor de opening van nieuwe stations, maar na de aangehaalde, grondige analyse.

06.03 **Els Van Hoof** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u dat u in overleg gaat met de stakeholders naast de stad Leuven. Het is van belang om nogmaals te onderstrepen dat de coalitie in Leuven, die grondig te werk gaat, het voorstel nog altijd naar voren schuift als een belangrijke realisatie die wij al jarenlang vragen. U vermeldt een aantal criteria waarvan ik vermoed dat u ze blijft onderzoeken – zo heb ik het toch begrepen – om ervoor te zorgen dat een station in Haasrode toch realiteit wordt, omdat het potentieel er is, vandaag en in de toekomst.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

07 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De acties tegen spoorlopen" (55033186C)
07 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les actions contre les intrusions sur les voies ferrées" (55033186C)

07.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de ingediende vraag.

Spoornetbeheerder Infrabel heeft een infraroodsysteem tegen spoorlopers in gebruik genomen op de drukke spooras in Brussel. Dit systeem moet er enerzijds voor zorgen dat zo veel mogelijk slachtoffers vermeden worden en moet anderzijds ook de stiptheid van de treinen beschermen. Het geavanceerd

bewakingssysteem werd ingehuldigd in Brussel-Kapellekerk, het drukste punt van het spoornet waar jaarlijks gemiddeld achttien gevallen van spoorlopen (of pogingen) worden geregistreerd.

De bedoeling is om het systeem binnenkort ook uit te rollen naar andere sleutelposities op het Belgische spoornet, zoals de noordelijke tunnelingang van de Noord-Zuidverbinding, de Noord-Zuidverbinding onder het station van Antwerpen-Centraal en de tunnel van Soumagne (hogesnelheidslijn Brussel-Duitsland).

Daarnaast werd aan beide kanten van het station Brussel-Kapellekerk ook een zogenaamde intelligente afsluiting geplaatst. Die afsluiting is uitgerust met speciale bewegingssensoren, die de controlekamer meteen waarschuwen als er iemand over de afsluiting probeert te klimmen. Eerder werden er al gelijkaardige afsluitingen in gebruik genomen in Jambes (Namen) en in Kortrijk.

Ook werden er al op enkele plaatsen struikelmatten gelegd en worden er sensibiliseringscampagnes gestart. Daarbovenop zijn er repressieve maatregelen met boetes tot €2000 mogelijk. Het probleem van spoorlopers is dan ook groot: 5 uur vertraging wordt iedere dag veroorzaakt door spoorlopers.

1) Op hoeveel locaties zijn er struikelmatten geïnstalleerd? Wordt dit nog verder uitgebreid, zo ja op welke locaties?

2) Hoeveel boetes werden er afgelopen jaar uitgeschreven voor spoorlopen? Worden er maatregelen genomen om extra te kunnen inzetten op repressie?

3) Welk zijn de criteria om als overweg of als probleemzone voor spoorlopers omschreven te worden en om *maatregelen zoals camera's of struikelmatten te krijgen?*

07.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, ten eerste, om spoorwegovergangen naast een station met een aanzienlijk indringingsrisico te beveiligen, heeft Infrabel in 2015 een beveiligingsplan opgesteld voor 70 overwegen. De kaart die ik u zal bezorgen, toont de huidige status van de beveiligingsmaatregel met struikelmatten.

Tegen eind 2022 werden 88 % van alle spoorwegovergangen die gevaar lopen beveiligd. In 2022 werden zes overwegen beveiligd, namelijk nummer 49 van lijn 69 te Wervik, nummer 22 van lijn 21, nummer 63 van lijn 15, nummer 73 van lijn 35, nummer 91 van lijn 35 en nummer 102 van lijn 35. De resterende spoorwegovergangen die beveiligd moeten worden zullen de komende jaren veilig worden gemaakt.

Ten tweede, in 2022 werden enkele honderden boetes voor *trespassing* opgelegd.

Ten derde, de criteria die bepalen in welke gebieden Infrabel actie onderneemt, zijn gebaseerd op het aantal gevallen en hun nabijheid in een bepaalde periode. Deze staan bekend als hotspots. Veiligheidsstudies duren vier statistische jaren. Infrabel voert om de vier jaar een veiligheidsstudie uit om de kritieke zones op het net voor het probleem van onbevoegde toegang te bepalen.

Er zijn drie soorten hotspots: bij overwegen, in stations en op het spoor. De statistische methodologie bekend als *nearest neighbours,* die de hotspot definieert, werd samen met de ULB ontwikkeld en is een methodologie die perfect geschikt is voor de spoorwegproblemen.

07.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik zal uw antwoord nog eens in detail nalezen. Ik kijk ook uit naar de kaart die u mij zal bezorgen.

Het is alvast goed dat het dossier van nabij wordt opgevolgd, gezien de problematiek.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rookverbod in de stations" (55033189C)
08 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de fumer dans les gares" (55033189C)

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

Vanaf 1 januari geldt er een algemeen rookverbod in alle 550 treinstations in België. Dat verbod geldt ook in open lucht: roken en vapen mag dus ook niet meer op het perron.

Het volledige rookverbod is de laatste stap in het rookvrij maken van het spoorwegdomein. Sinds 2004 mag er niet meer gerookt worden in de trein, en later kwam er ook een rookverbod in de stations en op overdekte perrons.

Concreet zullen alle asbakken van de perrons worden verwijderd en zullen er verbodsborden worden opgehangen. Wie het verbod overtreedt, riskeert een boete van minstens 50 euro. Het rookverbod op perrons werd eerder al getest in de stations van Mechelen en Charleroi. Daaruit bleek volgens de NMBS dat het rookverbod goed werd onthaald en gerespecteerd.

1) Wordt het algemeen rookverbod goed nageleefd? Worden er controles gehouden? Zo ja, hoeveel?

2) Zijn er reeds boetes uitgeschreven, zo ja: hoeveel? Of geldt er eerst een periode van sensibilisering (zo ja, hoelang)?

3) Wordt er ook een ruimte voorzien bij elk station waar reizigers nog wel kunnen roken? Of waar zij alvast hun sigarettenpeuken correct kunnen achterlaten?

08.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, sinds 1 januari 2023 mag niet meer worden gerookt op de perrons in de stations. Het volledige spoorwegdomein is daarmee voortaan rookvrij, ook in de open lucht. Dat is een nieuwe stap vooruit voor de gezondheid en het comfort van de reizigers in de stations, waarover ik tevreden ben. Ik dank opnieuw de commissie voor de goedkeuring van de desbetreffende wet.

Het algemeen rookverbod in de stations is een beslissing van het Parlement, die wordt ondersteund door verenigingen die strijden tegen kanker en die een brede steun van de reizigers geniet.

Er zijn vier doelstellingen, namelijk comfort, volksgezondheid, netheid en duidelijkheid van het wettelijke kader.

De proefprojecten die ter voorbereiding werden georganiseerd in de stations van Mechelen en Charleroi, werden goed onthaald en gerespecteerd. Het is nu nog een beetje te vroeg om de nieuwe situatie sinds de wetswijziging te evalueren. Dat volgt echter op korte termijn.

In een eerste fase ligt de focus op sensibilisering. Securail zal de eerste maanden geen boetes uitschrijven, behalve wanneer bijvoorbeeld wordt geweigerd de sigaret te doven.

De asbakken van de perrons worden verwijderd en verplaatst naar de omgeving van de toegang tot de grootste stations. Daarbij wordt rekening gehouden met de reizigersstromen en wordt vermeden dat een rookscherm zou ontstaan aan de ingang van de stations. Dat proces van verplaatsing is lopende.

08.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb deze vraag gesteld omdat ik merk dat het nog niet voor alle reizigers duidelijk is dat er een verbod geldt. Het is goed dat er eerst met sensibilisering wordt gewerkt. Dat lijkt mij ook logisch. Misschien moeten er ook bijkomende campagnes komen om het verbod duidelijk te maken aan de reizigers.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

09 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beheer en het onderhoud van grachten" (55033190C)
09 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gestion et l'entretien des fossés" (55033190C)

09.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik heb dit thema vorige week al aangehaald, en daarnet ook. Ik heb ter zake alvast een mondelinge vraag ingediend, vermits ik tot heden nog geen antwoord heb gekregen.

Ik verwijs verder naar mijn schriftelijke voorbereiding.

Grachten zorgen voor de afvoer van regenwater en verminderen dus de kans op wateroverlast. Daarom is het onderhoud van grachten erg belangrijk. Ook de NMBS en Infrabel hebben heel wat grachten op hun gronden.

Deze vragen heel wat jaarlijks onderhoud. De zijkanten maaien, zwerfvuil verwijderen, het ruimen van slib,…. Een slecht onderhouden gracht leidt tot problemen van afwatering en kan op termijn zelfs verdwijnen. Met alle gevolgen van dien.

In Grobbendonk is ter hoogte van de spoorovergang Nieuwendijk is de gracht die op vroegere plannen staat helemaal verdwenen. Met regelmatig wateroverlast voor de buurt tot gevolg.

Op welke manier onderhoudt NMBS/Infrabel haar grachten? Gebeurt er een jaarlijks onderhoud? Hoeveel middelen worden er daarvoor uitgetrokken?

Via welke dienst worden klachten voor een slecht onderhouden gracht behandeld? Hoeveel klachten mocht NMBS/Infrabel ontvangen hieromtrent?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert. de onderhoudswerkzaamheden aan de voorzieningen voor de afvoer van water van de spoorbedding, onder meer via afvoeren en greppels, worden bepaald op basis van de periodieke inspecties door het onderhoudspersoneel van Infrabel.

Volgens de technische specificatie van de infrastructuurbeheerder moet de werking van de drainagesystemen of de sloten ten minste één keer per jaar worden onderzocht.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen natuurlijke sloten en kunstmatige drainagesystemen. Natuurlijke sloten zijn sloten op de grond aan de voet van de helling. Bij lichte regenval stroomt het regenwater naar verschillende afvoeren: beken, velden, riolen, enzovoort, of infiltreert het in de slootbodem. Het onderhoud wordt uitgevoerd door te maaien of door de afvoer zo nodig te ontstoppen.

Kunstmatige drainagenetwerken bestaan uit verschillende voorzieningen die aangepast zijn aan de plaatselijke situatie: eenvoudige goten, ondergrondse afvoeren, spoorgoten, enzovoort. Het onderhoud bestaat uit schoonmaken wanneer dat nodig is.

Er is geen gecentraliseerde inventaris van de ontvangen verzoeken. Deze worden doorgaans naar de gemeenten en/of gebieden gestuurd, vaak door de gemeentelijke diensten waarmee de bevoegde Infrabeldiensten goede relaties onderhouden. Afhankelijk van de specifieke situatie wordt naar een passende oplossing gezocht.

09.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Mijnheer de minister, hier verschillen wij toch van mening. In mijn eigen gemeente dringen we al vier jaar aan op het onderhoud van onze natuurlijke sloot langs het spoor, maar we vinden nergens een aanspreekpunt en krijgen geen reactie. Intussen is de natuurlijke sloot volledig verdwenen, wat ook zorgt voor waterproblemen in de wijken ten zuiden van de spoorlijnen.

Kortom, met die goede samenwerking van de lokale besturen en Infrabel lach ik toch eens, want in dit geval is die er niet.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de stiptheid" (55033191C)
10 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de la ponctualité" (55033191C)

10.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ook dit verhaal is al meermaals aan bod gekomen in de commissie, ook tijdens de bespreking daarnet. Omdat ik hierover bezorgd ben en er mails over blijf ontvangen, stel ik hier nog een vraag over. Ik verwijs naar de schriftelijk ingediende versie van mijn vraag.

De stiptheid van de treinen is het voorbije jaar voor het eerst sinds 2018 onder de 90 procent gedoken: 89,2 procent. Een jaar eerder was dat nog 92,6 procent, twee jaar geleden 93,6 procent. Daarbovenop werden vorig jaar ook meer dan 44.000 treinen afgeschaft. Als ook daar rekening mee wordt gehouden, daalt de stiptheid zelfs naar een bedroevende 86,3 procent.

En de situatie verbetert niet. December was de slechtste maand qua stiptheid, met amper 84,8 procent, het slechtste cijfer sinds november 2018. Meer dan 5.600 treinen werden afgeschaft in december, ook het slechtste cijfer in jaren.

Meneer de minister, de NMBS rijgt de vertragingsrecords aan elkaar, de reiziger – moest hij nog met de trein rijden – is het beu. Des te meer omdat er totaal geen oplossing komt. Meer nog, Infrabel en NMBS kondigen zelf aan dat de stiptheid tot 2026 niet zal verbeteren. Welk signaal wordt hiermee weer naar de reiziger gestuurd?

Uzelf vindt dat de stiptheid alvast "niet bevredigend" is, een understatement voor alle treinreizigers die het beu zijn om al maanden – op sommige lijnen zoals de Kempen, al jaren – dezelfde excuses te horen. Verouderd materieel, externe factoren, personeelstekort,…. Maar op langere termijn wordt het wel beter….

1) Zijn de stiptheidscijfers en aantal afschaffingen over alle lijnen even slecht of zijn er lijnen die proportioneel veel slechtere stiptheidscijfers – meer afschaffingen noteren? Zo ja, welke lijnen zijn er het ergst aan toe?

2) Zal er op korte termijn een actieplan ingevoerd worden om de stiptheid en het aantal afschaffingen te verbeteren? Welke maatregelen worden geïmplementeerd en welke verbeteringen moeten zij teweegbrengen?

3) Welke maatregelen worden er genomen om de stiptheid op specifieke lijnen te verbeteren? Zijn hier per lijn actieplannen voor?

4) Hoe groot zijn momenteel de personeelstekorten in bepaalde regio's zoals de Kempen? Wanneer zullen de kaders volledig gevuld zijn?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Bedankt voor uw verschillende vragen over de stiptheidscijfers, mevrouw Verhaert. Die zijn een absolute prioriteit, zowel voor mij als voor de spoorbedrijven. De stiptheidscijfers en de cijfers over de afgeschafte treinritten worden in alle transparantie maandelijks gepubliceerd op de website opendata.infrabel.be.

(Mevrouw Verhaert heeft de commissie verlaten om deel te nemen aan een stemming in een andere commissie. De minister verkiest te wachten met het vervolg van zijn antwoord)

De **voorzitter**: We zullen onze agenda voortzetten en straks eventueel terugkomen op deze vraag.

La question n° 55033499C de M. Hugues Bayet est transformée en question écrite.

11 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsproblemen in Brussel-Zuid" (55033517C)
11 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes de sécurité à Bruxelles-Midi" (55033517C)

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

De winkeluitbaters in het station van Brussel-Zuid lanceerden een petitie om meer bewaking en beveiliging in en rond het station te eisen. Na de gewelddadige mesaanval in het station van Brussel-Zuid willen ze voldoende aanwezigheid van de politie en Securailpersoneel.

Onderschrijft de minister de eisen van de winkeluitbaters in het station van Brussel-Zuid?
Heeft de minister hierover contact gehad met zijn collega-minister van Binnenlandse Zaken die bevoegd is voor de politie? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

Welke maatregelen zal de minister zelf nemen om de veiligheid van treinreizigers, spoorpersoneel of winkeluitbaters in het station van Brussel-Zuid te garanderen?

11.02 Minister **Georges Gilkinet**: Collega, het is onaanvaardbaar dat er messengevechten plaatsvinden in onze stations. Ik verwelkom de reactie van het personeel ter plaatse, vooral de beveiligers.

De NMBS beschikt reeds over een arsenaal aan middelen, waarop ik hier niet zal ingaan. Samengevat komt het beleid erop neer dat het gericht is op menselijke factoren, met name door de aanwezigheid van Securailteams, op technologische aspecten, met name door de versterking van de videobewaking, en ten slotte op de samenwerking met partners. Dat is essentieel in een station als Brussel-Zuid.

De oplossing is complexer dan simpelweg het aantal beveiligers of Securailpersoneel in het station te verhogen. De handhaving van de openbare orde en dus het optreden tegen dergelijke ernstige incidenten valt in de eerste plaats onder de verantwoordelijkheid van de politie. Daarom heb ik mijn kabinet opgedragen het kabinet van Binnenlandse Zaken te verzoeken alle maatregelen te nemen om de hervorming van de taakverdeling tussen de verschillende politiediensten in de bureaus zo spoedig mogelijk af te ronden. Het betreft de herziening van de zogenaamde omzendbrief-Duquesne.

Ik hoop ook dat bij de adviesraad voor private veiligheid een multidisciplinaire reflectiegroep over veiligheidsdiensten kan worden opgericht. Twintig jaar na de oprichting van Securail lijkt het mij noodzakelijk te evalueren of het huidige systeem nog steeds aangepast is, niet alleen aan het spoorweglandschap, maar ook aan de politie en aan de risico's die het personeel loopt.

11.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. U zegt dat men al beschikt over een arsenaal aan middelen om de veiligheid te garanderen, maar de winkeluitbaters in het station Brussel-Zuid, net als de treinbegeleiders, de medewerkers van Securail en treinreizigers vinden dat arsenaal alvast niet voldoende. Ik heb er al herhaaldelijk toe opgeroepen dat de NMBS, de veiligheidsdiensten, Binnenlandse Zaken, de politie en Justitie ter bestraffing, de handen in elkaar slaan voor een alomvattend, degelijk veiligheidsbeleid. Wat ons betreft is de vraag niet of er een fataal accident zal gebeuren, maar veeleer wanneer.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

12 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Contant betalen aan boord van de trein" (55033518C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van het boordtarief" (55033602C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbod op cashbetalingen op de trein en het hogere boordtarief" (55033626C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van de mogelijkheid om cash te betalen in de trein" (55033831C)
12 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paiement au comptant à bord des trains" (55033518C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du tarif à bord" (55033602C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction de payer en espèces et le tarif plus élevé à bord des trains" (55033626C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin du paiement en cash dans les trains" (55033831C)

12.01 Frank Troosters (VB): *Op 1 februari 2023 verhogen diverse tarieven bij de NMBS. Ook het boordtarief zou van 7 euro naar 9 euro verhogen.*

Vindt de minister het verhogen van het boordtarief een goed idee? Zal het volgens hem de aantrekkelijkheid tot het nemen van de trein bevorderen?

Zullen betalingen aan boord van de trein in de toekomst ook mogelijk blijven door het gebruik van contant geld? Zo neen, waarom niet en bestaat er volgens de minister een wettelijke basis om eventueel tot een verbod op contante betalingen aan boord van de trein over te kunnen gaan?

12.02 Chanelle Bonaventure (PS): Merci monsieur le président. Monsieur le ministre, j'ai déjà eu l'occasion de vous questionner sur ce thème. Le 20 janvier dernier, nous avons appris que le tarif à bord serait augmenté de deux euros à partir du 1er février. Toute personne qui doit acheter son billet à bord du train devra désormais s'acquitter d'un supplément de neuf euros en plus du prix du billet, et non plus de sept euros comme auparavant. Depuis cette date, il n'est également plus possible de payer son billet autrement que par paiement électronique.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes: quelles sont les raisons d'une telle augmentation – même si j'ai déjà ma petite idée? S'agit-il d'une indexation? Le cas échéant, pouvez-vous nous informer du calcul qui a mené à cette hausse de deux euros? De la même manière, pouvons-nous savoir pourquoi l'achat de billets à bord avec du liquide ne sera plus possible? Qu'en est-il de l'impact d'une telle impossibilité pour les publics qui ont des difficultés à effectuer des paiements de manière électronique? Le potentiel excluant de ces mesures a-t-il fait l'objet d'une analyse? Le risque de tensions avec le personnel roulant a-t-il également été étudié? Dans quelle mesure ces nouvelles dispositions sont-elles communiquées aux utilisateurs de la SNCB? J'ai eu l'occasion d'apercevoir des petites affiches dans les wagons.

Entre autres, pouvons-nous également être informés des organisations consultées à ce sujet? Il nous est parvenu que les syndicats n'ont pas été entendus concernant cette matière. Pourrions-nous connaître la raison de ce choix? Je vous remercie.

12.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het wordt duurder om in de trein een ticket te kopen en bovendien wil de NMBS een verbod op cashbetalingen invoeren. In de krant stond de getuigenis van Christine Jacobs uit Gent. Zij heeft het heel moeilijk en met cashgeld kan zij haar leefgeld beter budgetteren. Zij heeft het niet breed en kampt met een digitale achterstand.

Volgens de wet mogen winkeliers alleen in uitzonderlijke gevallen munten of biljetten weigeren. Dat kan bijvoorbeeld als er vermoedens zijn dat het biljet vals is of om tijdelijke veiligheidsredenen. Overheidsbedrijven en -diensten die cashloos werken, brengen mensen in armoede, zoals Christine, in de problemen. Men moet immers eerst al een bankkaart hebben, zegt iemand van een

armoedeorganisatie. Ongeacht de digitale kloof is contant geld bovendien laagdrempelig, want iemand met een weekbudget van 50 euro kan zijn cashuitgaven makkelijker in de gaten houden. Dat zijn gevolgen van leven in armoede waar men niet direct bij stilstaat. Het verbod heeft echter ook gevolgen voor de werknemers, want het zal heel wat meer agressie uitlokken.

Ik heb hierover de volgende vragen.

Waarom voert de NMBS een verbod in op cashbetalingen op de trein? Is dat wettelijk? Is het personeel vragende partij voor dat verbod? De sociale partners hebben heel snel gereageerd dat zij hiermee niet akkoord gaan. Hoe komt het dat zij niet betrokken zijn bij die beslissingen?

Waarom stijgt het boordtarief veel sneller dan de inflatie? Is dat een commerciële beslissing? Hoeveel tickets worden er gemiddeld per dag op de trein verkocht?

12.04 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, à partir du 1er mai, la SNCB entend supprimer la possibilité pour les voyageurs de payer en espèces dans les trains. Le tarif à bord est par ailleurs assorti d'une augmentation du supplément de deux euros. D'après le front commun syndical, cette décision unilatérale de la SNCB est motivée par la stratégie visant à lutter contre les agressions envers le personnel. Les syndicats ont pourtant alerté la SNCB d'un effet retour inverse à celui désiré.

Au-delà de cela, l'impact social de cette mesure doit être pris en compte. Si la tendance à la numérisation se poursuit en Belgique, les espèces revêtent une utilité non négligeable, en ce sens qu'elles sont favorables à l'inclusion et permettent aux personnes moins aisées ou en difficulté financière de davantage gérer leur budget. Citons également différentes catégories de personnes susceptibles d'être touchées par l'exclusion financière: les mineurs qui n'ont pas encore de compte bancaire, les sans-abri, les migrants, les réfugiés. Autant de personnes qui sont susceptibles à un moment de devoir prendre le train. Enfin, notons également, par rapport au ticket électronique, que 40 % des citoyens belges n'ont que de faibles compétences numériques, un chiffre qui monte à 75 % chez les personnes avec de faibles revenus et un niveau de diplôme peu élevé.

La SNCB vous a-t-elle informé ou concerté quant à cette décision?

Sur quelle base chiffrée la SNCB justifie-t-elle la mesure, notamment au regard de l'objectif de diminuer les agressions contre le personnel?

Pourquoi la SNCB a-t-elle pris cette décision de manière unilatérale, sans consulter les représentants des travailleurs, le Conseil consultatif des voyageurs, les associations de protection de consommateurs et de lutte contre la pauvreté? Pouvez-vous l'inviter à le faire, compte tenu des enjeux sociaux que couvrent cette décision?

Comment la règle sera-t-elle appliquée sur le terrain si un voyageur se trouve sans autre moyen de paiement que le cash?

La décision de la SNCB respecte-t-elle la loi du 1er juillet 2022 relative au paiement électronique qui énonce, comme rappelé par le SPF Économie, que le paiement électronique ne peut, en aucun cas, remplacer les paiements en espèces qui doivent toujours être acceptés?

12.05 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, geachte Kamerleden, wat betreft de evolutie van de ticketprijzen, inclusief het boordtarief, verwijs ik u naar mijn verschillende eerdere antwoorden, waarvan het recentste op 26 januari 2023 in de plenaire vergadering. Het gaat om een beslissing van de raad van bestuur van de NMBS, met toepassing van het beheerscontract van 2008, dat voorziet in een aanpassing van de tarieven in functie van de inflatie.

Het boordtarief zelf bestaat sinds februari 2015 en bedraagt nu 9,00 euro, te betalen door wie in de trein een ticket koopt in plaats van aan een loket, via een automaat, via een website of via de app. De NMBS wil eraan herinneren dat het de bedoeling is dat de reizigers een ticket kopen vooraleer zij op de trein stappen, wat het werk van de treinbegeleider gemakkelijker maakt.

Je rappelle que si les automates ne fonctionnent pas, le supplément n'est pas exigé.

Dit draagt inderdaad ook bij tot een grotere beschikbaarheid van het treinpersoneel voor andere reizigers en voor zijn of haar andere taken om te zorgen voor de kaartjescontrole, de veiligheid van de trein en de stiptheid door een optimaal beheer van de verschillende stopplaatsen.

Ik kom nu tot uw belangrijke vragen die betrekking hebben op de mogelijkheid om contant te betalen in de trein. De NMBS laat mij weten dat zij vanaf 1 mei geen contante betalingen in treinen meer accepteert. Dat is een autonome beslissing van haar directiecomité. De NMBS rechtvaardigt haar beslissing door twee elementen, ten eerste de evolutie van onze maatschappij. De NMBS deelt mij mee dat de verkoop aan boord slechts 1,8 % van de totale verkoop vertegenwoordigt. De NMBS is niet de eerste die deze beslissing neemt. Bij andere openbaarvervoermaatschappijen, zoals De Lijn en de MIVB, is contant betalen al lang niet meer toegestaan. Voorts is België een van de allerlaatste Europese landen waar het mogelijk is om aan boord een treinticket te kopen. De meeste andere spoorwegmaatschappijen in Europa hebben de verkoop aan boord zelfs helemaal afgeschaft.

J'en viens à la sécurité du personnel. Le rôle premier de l'accompagnateur est d'informer, d'aider et de veiller à la sécurité des voyageurs. Transporter une quantité parfois importante d'argent liquide induit un risque réel d'agression et de vol qui pourrait mettre à mal la sécurité des accompagnateurs de train. Par ailleurs, il n'est pas évident pour les accompagnateurs de disposer en permanence de la monnaie suffisante.

Le voyageur disposera toujours de la possibilité d'acquérir son titre de transport moyennant un paiement en espèces aux guichets ou aux automates.

Plus fondamentalement – et je pense que cela répond aux questions d'inclusion financière, auxquelles je suis très attaché, et de tensions potentielles provoquées par la mesure –, si un voyageur ne dispose pas d'un moyen de paiement de son ticket à bord, l'accompagnateur ou l'accompagnatrice pourra lui adresser non pas une amende, mais un bordereau l'invitant à payer ultérieurement son billet. Le voyageur pourra alors s'acquitter de ce montant via d'autres canaux de vente tels que les guichets et les automates, où le paiement en espèces reste bien évidemment, et heureusement, possible. Il s'agit de n'exclure aucune catégorie de voyageurs à bord des trains, et certainement pas pour des questions sociales.

En ce qui concerne l'information aux voyageurs, la SNCB a informé le Comité Consultatif des Voyageurs Ferroviaires de cette décision. La SNCB a lancé début février une campagne d'information et de sensibilisation des voyageurs pour annoncer sa décision. La communication se fait via différents canaux: à bord des trains, via des affichettes, les écrans et les accompagnateurs de train; dans les gares et sur le site web de la SNCB. De même, les accompagnatrices et accompagnateurs ont été informés de ces changements, qui seront intégrés dans leur processus de formation initiale et continue.

Je conçois tout à fait que ce nouveau dispositif pose des questions aux voyageurs comme aux accompagnateurs de train, comme tout changement de procédure, mais aussi dans la perspective d'un accès universel au train, auquel je suis fort attaché. Je serai en tout cas particulièrement attentif à l'évaluation de son implémentation large, afin que, le cas échéant, les nécessaires ajustements y soient apportés par la suite.

12.06 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ja, het werk van de treinbegeleider wordt vergemakkelijkt indien een treinreiziger voor zijn reis een ticket kan kopen, daarmee ben ik het helemaal eens. Ik betwijfel echter of het werk van de treinbegeleider gemakkelijker wordt als een reiziger aan boord cash wil betalen, maar dat niet kan, ongeacht de grootte van het te betalen bedrag. Verschillende treinbegeleiders die ik daarover gesproken heb, zijn geen voorstander. Zij vrezen namelijk nog meer discussies, terwijl zij aan hun werk al een hele boterham hebben. Ze denken dat het tot problemen zal leiden. De treinbegeleiders staan weer in de frontlinie en krijgen dat er nog eens bij. Ik vraag mij dus af of het directiecomité omtrent die beslissing eigenlijk wel gesproken heeft met het personeel, dan wel of het directiecomité compleet wereldvreemd is.

Bovendien vind ik die beslissing van een bepaalde arrogantie getuigen. We krijgen gewoonweg verouderd rollend materieel, afgeschafte treinen, vertragingen, geen enkel comfort, geen mobiele verbinding, stiptheid in vrije val, peperdure parkings, miserie alom, en dan heeft de directie nog de arrogantie te stellen dat een geldbriefje van 20 euro niet aanvaard kan worden. Ik vraag mij werkelijk af hoe wereldvreemd een directie kan zijn. Ik krijg bijna het gevoel dat de directie helemaal geen

treinreizigers meer wil. Ik snap werkelijk niet hoe er zo oncommercieel kan worden opgetreden.

12.07 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Les raisons pour lesquelles on ne peut acheter un billet avant de monter dans le train sont multiples. Je pense aux personnes victimes de la fracture numérique pour qui l'utilisation d'un site internet ou d'une borne est compliquée où à celles – dont je partage un peu la réalité – qui arrivent toujours "tout juste" ou "trop juste".

Je pense également aux citoyens qui sont navetteurs et qui subissent la crise de plein fouet. On ne peut pas mettre des sous partout. Mon groupe a déposé une proposition de résolution visant à exempter du tarif à bord à partir d'une gare sans guichet les citoyens navetteurs. J'espère que cette proposition sera évaluée plus avant prochainement.

Monsieur le ministre, je tiens aussi à vous remercier d'envisager une évaluation et d'éventuels ajustements par rapport à cette nouvelle mesure.

12.08 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, met deze maatregel treft men de zwaksten in onze maatschappij het meest. Zo is het. Mensen die het moeilijk hebben en die niet goed kunnen omgaan met de digitale wereld – dat is toch een vrij grote groep – zijn de pineut, want zij zullen meer moeten betalen en kunnen er nog eens een boete bovenop krijgen. Wij vinden dat het niet kan dat mensen niet cash kunnen betalen. De problematiek van de sluiting van loketten maakt het bovendien allemaal nog veel moeilijker. Soms moet men zoeken naar een automaat, waar mensen ook vaak moeite mee hebben. U beseft niet in welke moeilijke omstandigheden mensen in de praktijk vaak zitten.

Een ander groot probleem is de agressie. Het is toch raar dat de drie vakbonden reageren dat zij niet akkoord gaan, maar dat niemand daar oren naar heeft? Dat komt omdat er bij het personeel hierover een grote bezorgdheid is. Ik begrijp niet waarom men niet naar de mensen van het terrein luistert. De vakorganisaties geven immers weer wat er leeft bij de werknemers. Ik vind het heel straf dat men daar geen rekening mee houdt en ik begrijp niet dat u daar niets tegen doet.

12.09 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. Contrairement à Mme Vindevoghel, je ne pense pas que vous ne compreniez rien à la situation, puisque votre premier point confirmait le caractère tout à fait unilatéral de la décision de la SNCB. Par contre, je la rejoins quand elle dit qu'il est regrettable que cette décision ait été prise par la SNCB sans consulter le personnel ni les syndicats alors même que cette entreprise dit qu'elle prend ce type de mesures dans l'intérêt du personnel et pour le protéger d'agressions. Il semble donc assez logique de le consulter à ce sujet.

Ma question du cash, qui a toujours cours légal, n'a pas reçu de réponse. Je ne comprends pas comment on peut passer outre cette obligation légale.

La volonté de sécurité des travailleurs est un motif tout à fait louable dans le chef de la SNCB, mais il faut alors aller au fond des choses et voir si le fait de risquer de braquer les voyageurs dans un train parce qu'on ne leur offre plus cette possibilité ne va pas renforcer cette agressivité que, malheureusement, on rencontre parfois dans les trains, et qui est tout à fait regrettable. Vous l'avez d'ailleurs dit à plusieurs reprises.

Je terminerai en vous remerciant pour votre intérêt pour l'inclusion de tous les voyageurs et pour la réponse de la SNCB qui nous dit, à travers vous en tout cas, que la solution d'inclusion sera la remise par le personnel d'un bordereau de paiement pour les personnes qui ne peuvent payer par voie numérique. Cela peut être, pour autant que ces personnes aient un compte bancaire, une solution d'inclusion.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55033545C de M. Josy Arens est transformée en question écrite.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vordering van het herstel van het treinaanbod in station Mortsel-Oude God" (55033644C)
13 Question de Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La progression du rétablissement de l'offre de trains en gare de Mortsel-Oude God" (55033644C)

13.01 Gitta Vanpeborgh (Vooruit): Mijnheer de minister, mijn vraag zal u bekend in de oren klinken. Mortsel heeft als voorstad van Antwerpen te kampen met een enorme verkeersdrukte. Ik zal u ooit eens uitnodigen, zodat u dat zal kunnen vaststellen. Wij doen echt alles om onze inwoners aan te moedigen om alternatieve vervoersmodi te gebruiken, waaronder de trein. Het treinaanbod in het station Mortsel-Oude God, dat overigens een veel gebruikt station is, niet alleen door de pendelaars, maar ook door inwoners van de hele zuidrand van Antwerpen, werd echter beperkt. Men is er van twee treinen per uur per rijrichting naar één trein per uur per rijrichting gegaan.

Ik heb er alle begrip voor dat u begin 2022 het aanbod inperkte gelet op de coronapandemie en het personeelsgebrek. Vandaag verwachten alle pendelaars wel een normalisering van het aanbod. Er werden u daarover twee brieven gestuurd en op mijn vraag van vorige maand hebt u geantwoord dat de lijn Antwerpen-Brussel een prioriteit is in het actieplan voor bijkomende aanwervingen. Dat antwoord is voor ons alvast een stap vooruit.

Mijnheer de minister, hoe vorderen de aanwervingen, zodat u extra personeel hebt voor de lijn Antwerpen-Brussel?

Wanneer mag ik eindelijk de verlossende boodschap geven aan de treinreizigers van Mortsel en de treinreizigers van de zuidrand van Antwerpen?

13.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vanpeborgh, in de regio Antwerpen kan de NMBS inderdaad tijdelijk haar volledige treinaanbod niet garanderen. Dat betreur ik. Bij een tekort aan personeel om alle treinen veilig te laten rijden, kan de NMBS echt niet anders dan ingrijpen in haar aanbod.

Ik kan u verzekeren dat de NMBS en mijn kabinet de situatie op de voet volgen en dat alles wordt gedaan opdat de reiziger opnieuw op zijn of haar trein kan rekenen. Daarover vindt vrijdag nog een vergadering op mijn kabinet met Infrabel en de NMBS plaats.

De aanwervingen in het district Noord-Oost, waarvan Antwerpen deel uitmaakt, vorderen. Ondanks de moeilijke arbeidsmarkt zijn er vorig jaar 72 treinbegeleiders, waarvan 33 voor Antwerpen, en 37 treinbestuurders, waarvan 17 voor Antwerpen, gestart.

Er werd en wordt nog steeds extra geïnvesteerd in rekruteringscampagnes en acties voor Antwerpen en de Antwerpse regio. Zo werd vorig jaar Job Station in het station Antwerpen-Centraal georganiseerd en zijn er zeer regelmatig Meet & Greetsessies waar geïnteresseerden kennis kunnen maken met de job van treinbegeleider en dezelfde dag kunnen solliciteren.

In de regio rond Antwerpen heeft men ook nog te maken met een ander fenomeen. De aanwezigheid van de haven zorgt voor een grote vraag naar gelijkaardige jobs als de profielen waarnaar de NMBS zoekt. Die uitdaging stelt zich nu nog scherper op een zeer krappe arbeidsmarkt. De NMBS is niet de enige werkgever die met die uitdaging kampt. Dat doet alvast niets af aan de vastberadenheid van de spoorbedrijven om de vacatures in te vullen.

U hebt ongetwijfeld ook op verscheidene fora kennis kunnen nemen van de campagnes die de NMBS voert om personeel aan te werven. Daarnaast zet zij regelmatig initiatieven zoals jobdays op het getouw. Dat toont haar vastberadenheid aan om te doen wat nodig is ten dienste van de reizigers.

Ik kan nog niet antwoorden op uw vraag wanneer de dienstverlening in het station van Mortsel-Oude God opnieuw volledig gegarandeerd zal zijn; ik doe er alleszins alles aan opdat dat zo snel mogelijk zou gebeuren.

13.03 **Gitta Vanpeborgh** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik waardeer uw engagement om die bijkomende aanwervingen effectief te realiseren. Ik zal regelmatig terugkomen met mijn vraag. U zegt dat het beperkte treinaanbod tijdelijk is, ik hoop dat het effectief niet te lang duurt voor de situatie opgelost wordt. Ik kan mij niet voorstellen dat er geen kandidaten zijn die klaar staan om de opleiding te volgen en te starten. Ik hoop dat u effectief verder intensief inzet op de aanwervingen. In de tussenperiode hoop ik dat die ene trein die rijdt, nog stipter rijdt. Dat zou reeds ietwat de pijn van de Mortselse pendelaars en de pendelaars uit de zuidrand verzachten.

Mijnheer de voorzitter, ik zal sowieso terugkomen met de vraag, met evenveel enthousiasme en met evenveel hoop dat het opgelost geraakt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

14 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbetering van de stiptheid" (55033191C) (voortzetting)
14 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration de la ponctualité" (55033191C) (continuation)

De **voorzitter**: Mevrouw Verhaert, daarstraks waren wij bezig met het antwoord van de minister op uw vraag over de stiptheid en plots was u weg.

14.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, mijn excuses, ik vind dat zelf uiteraard ook heel vervelend. Ik weet dat uw tijd kostbaar is. Jammer genoeg moest ik een collega vervangen die onverwachts in het ziekenhuis is opgenomen. Daarom was ik even in een andere vergadering. Mijn excuses, maar ik kan mij ook niet in twee splitsen.

14.02 Minister **Georges Gilkinet**: Geen probleem, mevrouw Verhaert. Ik heb geen tijd verloren, want wij zijn overgegaan naar de volgende vraag.

Ik dank u voor uw vragen over de stiptheidscijfers, een absolute prioriteit voor mijzelf en de spoorbedrijven. De stiptheidscijfers en die over de afschaffingen worden maandelijks in alle transparantie gepubliceerd op de website opendata.infrabel.be en worden vrij ter beschikking gesteld. Ik zal u die ook schriftelijk bezorgen.

De stiptheid wordt beïnvloed door een groot aantal factoren. De NMBS en Infrabel besteden hier prioritair aandacht aan en de gegevens worden permanent gecontroleerd. De recente resultaten tonen echter aan dat de vele al bestaande maatregelen, algemeen en specifiek voor bepaalde spoorlijnen, in de toekomst moeten worden versterkt. Er werd een actieplan ontwikkeld om in het jaar 2023 opnieuw boven 90 % uit te stijgen. De nieuwe beheerscontracten leggen de lat eveneens hoger. Quick wins kunnen worden behaald door de gevolgen van incidenten zoveel mogelijk te beperken. Ik verwijs ook naar mijn bredere vraag aan de NMBS en Infrabel van eind 2022 om in een optimale dienstverlening te voorzien, onder meer via acties om *trespassing* tegen te gaan. Voorts is er uiteraard regelmatig overleg tussen mijn kabinet en beide spoorbedrijven om de stiptheid te optimaliseren.

Wat uw laatste vraag inzake de invulling van het personeelskader betreft, kan ik u geen exacte timing geven, maar ik benadruk graag nogmaals dat de NMBS en Infrabel allebei hun inspanningen voortzetten om al het nodige personeel aan te werven. Dit jaar wordt door de NMBS op zoek gegaan naar 1.600 nieuwe medewerkers, hoofdzakelijk operationeel personeel, zoals treinbestuurders, treinbegeleiders en technici. De opleiding vraagt echter tijd. Waar mogelijk versoepelt de NMBS de aanwervingsprocedures, zonder te raken aan de kwaliteit en veiligheid. Voor de 1.600 vacatures in 2023 heeft de NMBS eind vorig jaar al meer dan 300 mensen geselecteerd. Zij zullen de komende weken en maanden instromen. De helft, 150 dus, deed dat al in januari. Omdat die mensen vorig jaar al werden geselecteerd, kunnen zij sneller worden ingezet om de teams op het terrein te versterken. Dat is in het bijzonder van belang voor de Kempen, een regio waarvan ik weet dat het probleem prangend is.

14.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik bedank u om toch nog het volledige antwoord te geven.

Het is positief dat er een actieplan is voor het personeelstekort, ook op korte termijn. Momenteel wordt dat ook omgeroepen op de treinen. Er worden veel inspanningen geleverd, want ons land kampt met arbeidskrapte. Laten we hopen dat al die vacatures zo spoedig mogelijk worden ingevuld en dat de situatie op korte termijn verbetert. We blijven momenteel immers rondjes draaien.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

15 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vertraagde instroom van treinmaterieel" (55033193C)
15 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le retard dans la livraison de matériel ferroviaire" (55033193C)

15.01 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

Eén van de oorzaken van de slechte stiptheidscijfers en de vele afgeschafte treinen is de vertraagde instroom van de M7-treinstellen. Daarbovenop leidt een tekort aan personeel in de werk-plaatsen tot extra afgelaste én ingekorte treinen. Zeker omdat de NMBS-vloot meer dan ooit onderhoud nodig heeft. De levering van nieuwe M7-treinstellen loopt zware vertraging op. Van de 445 rijtuigen die een jaar geleden geleverd moesten zijn, zijn er slechts 220 aangekomen. De rest is pas voor eind 2023. En dus moet de NMBS oude treinstellen blijven inzetten, die vaak al meer dan 40 jaar meegaan en voortdurend uitvallen.

1) Kan u een overzicht geven van de levering van de M7-rijtuigen en de locomotieven die besteld zijn? Welk deel is reeds geleverd, wanneer worden de overige bestelde rijtuigen en locomotieven geleverd?

2) Hoe wordt het oude materieel in tussentijd nog onderhouden?

3) Welk plan is er om de vertragingen wegens verouderd materieel op te vangen?

4) Kan u bevestigen dat er een tekort is aan personeel in de werkplaatsen? Zo ja, welke impact heeft dit op het materieel en op de vertragingen?

15.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Verhaert, de NMBS heeft inderdaad nieuw treinmaterieel nodig om de gemiddelde leeftijd van haar materieel te doen dalen. De gemiddelde leeftijd ligt nu hoger dan het gemiddelde bij haar Europese collega's. Het oudere treinmaterieel kent meer pannes en defecten, met substantiële gevolgen op het vlak van afschaffingen, vertragingen of verminderde samenstelling van haar treinen. Bovendien voldoet het oudere treinmaterieel niet meer aan de hedendaagse wensen op het vlak van toegankelijkheid en comfort.

Laat mij eerst herinneren aan de 3 bestellingen van M7-materieel die werden geplaatst. In december 2015 werd een eerste bestelling geplaatst van 445 rijtuigen. Het ging om 145 AB 1ste en 2de klas rijtuigen, 145 B 2de klas, 90 BMx gemotoriseerde stuurposten en 65 BDx niet-gemotoriseerde stuurposten. Op 31 december 2022 waren in totaal 222 van de 445 rijtuigen geleverd aan de NMBS.

In december 2020 werd in het kader van het autonoom toegankelijkheidsbeleid van de NMBS een volgende bestelling geplaatst van 204 autonoom toegankelijke rijtuigen. In december 2021 bestelde de NMBS vervolgens 98 multifunctionele rijtuigen. De laatste levering van al dit materieel staat gepland eind 2026. Tegen dan zou al het hierboven vermelde materieel moeten geleverd zijn.

Bij niet-tijdige levering zijn er boetes voorzien in het M7-contract. Zo werd al 80 miljoen euro aan boetes betaald. De NMBS doet er alles aan om Alstom aan te zetten de achterstand in de levering van het M7-materieel in te halen. Als de NMBS niet tijdig en zoals afgesproken kan beschikken over de nieuwe M7-

rijtuigen, dient de NMBS inderdaad verouderd materieel langer in dienst te houden. Dit kan jammer genoeg een impact hebben op de stiptheid en het comfort van de reizigers. De NBMS heeft Alstom daarom gevraagd zich te engageren tot een inhaalplanning zodat het buiten dienst stellen van het oud materieel na december 2023 opnieuw volgens de voorziene planning kan gebeuren.

Ik kom tot uw vraag over het personeel in de werkplaatsen. Technisch personeel beschikbaar hebben in de werkplaatsen, is inderdaad een uitdaging. Hoger absenteïsme is een van de oorzaken, net als het gebrek aan de juiste profielen. Dat geeft praktische problemen op het vlak van planning met personeelsleden met de juiste competentie op het juiste moment. Dat heeft invloed op de productieketen. Ik verwijs naar de cijfers inzake de aanwervingen die ik u gaf in antwoord op uw vorige vraag.

15.03 **Marianne Verhaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, het is uiteraard goed dat die boetes geïnd worden. Het gevaar daarvan is dat men op een bepaald moment aan de maximumboete zit zoals die voorzien is in de aanbestedingsprocedures, waardoor er maar weinig drukkingsmiddelen overblijven. Daarom hoop ik op een inhaaloperatie. Het gaat om een samenloop van omstandigheden, ook met het tekort aan personeel. Daarvan zien we ook de impact op het terrein. Ik hoop daarom dat er op korte termijn beterschap in komt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke sociale acties bij het NMBS-personeel" (55033645C)
16 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "De possibles actions sociales au sein du personnel de la SNCB" (55033645C)

16.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Ik verwijs naar de ingediende vraag.

Om de slechte arbeidsomstandigheden van sommige werknemers aan te klagen, dreigt ACOD-Spoor in Brussel met een staking. Volgens de vakbond kampen de centrale diensten van de NMBS en HR Rail met omgevingstemperaturen die te laag zijn om goed te kunnen werken.

De kantoren van de NMBS bevinden zich achter het station Brussel-Zuid, in het Midi Atrium-gebouw, de kantoren van HR-Rail bevinden zich elders. "De afgelopen dagen zijn de temperaturen sterk gedaald. Sindsdien bibbert het spoorwegpersoneel in deze kantoren van de kou", klaagde de vakbond aan.

Volgens het ACOD zijn in sommige ruimten van de twee filialen temperaturen tussen 12 en 16°C geregistreerd, waardoor het personeel gedwongen werd met een jas, sjaal of wanten te werken of zelfs onder een dekentje. De situatie van deze administratieve werknemers is niet langer werkbaar. ACOD spoor zegt al verschillende keren te zijn tussengekomen bij de Directie Stations en de Interne Dienst voor Bescherming en Preventie op het Werk, maar zonder succes.

Momenteel dreigt de vakbond met werkonderbrekingen en dient ze een klacht in bij de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg indien er geen actie wordt ondernomen.

Onze vragen:

Klopt het dat er administratieve werknemers van NMBS en HR Rail in temperaturen moeten werken die beneden de minimumgrens van 18 graden ligt? Werden er dergelijk lage temperaturen opgemeten? Wat was de laagst gemeten temperatuur?

Is er een technisch probleem (geweest) met de verwarmingsinstallaties in het Midi Atrium-gebouw of andere kantoren gebruikt door NMBS en HR Rail?

Gaan HR Rail en NMBS actie ondernemen om de kantoren beter te verwarmen? Welk beleid voeren

zij rond kantoorverwarming?

Bestaat er een risico dat andere personeelsgroepen binnen het spoor zich bij zulke acties zouden aansluiten? Zo ja, welke en welke gevolgen zou dit hebben?

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, zoals u weet, heeft de federale regering aan iedereen gevraagd om het energieverbruik te beperken, om op die manier de crisis ten gevolge van de oorlog in Oekraïne te milderen. Ook de NMBS heeft gevolg gegeven aan deze oproep. Een van de maatregelen die in dat kader werden genomen, was de beslissing om de temperatuur van de administratieve gebouwen te verlagen tot 19°C, net zoals dat gebeurde bij andere overheidsdiensten, kabinetten en private ondernemingen.

Er werden met betrekking tot het Midi Atriumgebouw door een syndicale organisatie klachten gesignaleerd over de te lage temperatuur. Er is overeengekomen dat de NMBS die grondig zal onderzoeken door extra metingen uit te voeren in het Midi Atriumgebouw en dat de nodige acties ondernomen zullen worden opdat een temperatuur van minimaal 19°C wordt verzekerd tijdens de kantooruren. Gezien de constructieve aard van het sociaal overleg van 27 januari 2023, zoals bevestigd in een communicatie van ACOD Spoor Brussel – als zij dat zeggen, dan moet het wel de waarheid zijn – is er bijgevolg geen reden om aan te nemen dat er sociale acties zullen volgen.

16.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Dank u, mijnheer de minister. Ik had inderdaad gehoord dat er ondertussen een akkoord werd gesloten, maar u weet dat de temperatuurvereisten op het werkvloer bij wet zijn vastgelegd. Als syndicalist weet ik goed hoe de vork aan de steel zit en 12°C was gewoon te laag. Mensen hebben het recht om in goede arbeidsomstandigheden te werken. Ik hoop dat de overheidsbedrijven het goede voorbeeld geven in onze maatschappij en dat ze hun personeel in goede arbeidsomstandigheden laten werken.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55033663C van de heer Roggeman is uitgesteld.

17 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oprichting van een centraal fietsregister" (55033667C)
17 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La création d'un registre central des vélos" (55033667C)

17.01 **Frank Troosters** (VB): *In de strijd tegen fietsendiefstal werd in samenwerking met de gewesten de toekomstige oprichting van een centraal fietsregister aangekondigd. Het systeem zal werken op basis van een scanbare sticker met een unieke code die op de fiets gekleefd moet worden. De gewesten zullen bevoegd zijn voor de aanvraag tot en met het bekomen van de sticker. De gegevens in het centraal register zullen worden beheerd door de FOD Mobiliteit.*

Wat zal de federale budgettaire impact zijn voor de uitrol van het centraal fietsregister?

Op welke termijn zal dit project worden uitgerold? Wanneer zal het operationeel zijn?

Welk overleg heeft tot op heden reeds plaatsgevonden met de gewestelijke overheden? Wat was de inhoud? Welke afspraken werden reeds vastgelegd?

Zal er een kost verbonden zijn voor de burger die zijn fiets wil laten registreren? Zo ja, welke?

Wanneer, hoe, met welke frequentie en door wie zullen er controles worden uitgevoerd op de status van een geregistreerde fiets?

Wat is het verschil in betekenis tussen een fiets met status 'gestolen geacht' en 'gestolen'? Bij wie ligt de bewijskracht over de juiste kwalificatie die aan een fiets wordt toegemeten?

17.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Troosters, in 2020 werden in ons land niet minder dan zeventig fietsen per dag gestolen, dus 24.592 fietsen voor het hele jaar. Volgens een studie van Vias doet slechts 48 % van de slachtoffers van fietsdiefstal aangifte bij de politie. Dat kan mensen die willen fietsen, echt ontmoedigen. Fietsdiefstal is echt een plaag, die niet stopt aan de grenzen van een stad of een gewest. Daarom heb ik het initiatief genomen voor de oprichting van een nationaal fietsregister, myBike, samen met de gewesten en met de steun van mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken. Dat centrale fietsregister is gebaseerd op het Brusselse systeem, dat al bestaat onder de naam myBike.brussels.

Na bijna twee jaar onderhandelen zal het register het voorwerp uitmaken van een interfederaal samenwerkingsakkoord, dat nog maar pas door de ministerraad van de drie gewesten en van de federale overheid is bekrachtigd. Dat is een goede zaak. Na het doorlopen van de bijkomende advies- en overlegprocedures zal het worden ondertekend en ter instemming worden voorgelegd aan het Parlement.

In antwoord op uw tweede en derde vraag geef ik u mee dat de bouw van de databank die door de federale overheid zal worden beheerd en door de politiediensten zal kunnen worden geraadpleegd, al is gestart. De federale budgettaire impact bedraagt 106.000 euro in 2022 en jaarlijks 86.000 euro vanaf 2023. De gewesten beginnen binnenkort met de ontwikkeling van het gebruikersportaal. Er is voorzien dat het fietsregister operationeel zal zijn in het tweede semester van 2023.

Ik antwoord nu op uw vierde vraag. Concreet zullen fietsbezitters een gratis sticker kunnen aanvragen, die op het frame van de fiets wordt aangebracht en niet kan worden verwijderd. De sticker bevat een unieke code.

In antwoord op uw vijfde vraag wijs ik erop dat het toekennen van de status van de fiets de verantwoordelijkheid is van de gebruiker van het fietsregister. Iedereen kan de sticker scannen en zien of de fiets gestolen is. Alleen de status van de fiets zal zichtbaar zijn en geen andere informatie. Bijvoorbeeld, bij de aankoop van een tweedehandsfiets kan de potentiële koper de code op de fiets scannen en nagaan of de fiets door de eigenaar als gestolen is opgegeven. Als een gestolen of verloren fiets gevonden wordt, kunnen de bevoegde instanties de eigenaar gemakkelijk opsporen.

Het is de gebruiker zelf die aangeeft welke status een fiets heeft. Als hij nog geen aangifte van diefstal heeft gedaan, kan hij de fiets de status 'gestolen geacht' geven. Na aangifte bij de politie kan hij de fiets de status 'gestolen' geven. De gebruiker moet in dat geval aantonen dat hij aangifte heeft gedaan.

De strijd tegen fietsdiefstallen is al opgenomen in het Nationaal Veiligheidsplan, dat er een prioriteit van heeft gemaakt. Met de realisatie van MyBike bieden we fietseigenaars, maar ook de politie en justitie, de instrumenten om fietsdiefstallen op een efficiëntere en straffere manier aan te pakken. Dat lijkt misschien niet veel, maar het is een belangrijke stap vooruit voor het dagelijks gebruik van de fiets.

17.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, het is een goed initiatief. Alles wat het gebruik van de fiets kan aanmoedigen en het stelen van een fiets kan ontmoedigen, juichen we toe. Bovendien wordt de code gratis op de fiets aangebracht. Ik hoop dat dit project zo snel mogelijk kan worden uitgerold. U kunt daarbij rekenen op onze steun.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, il nous reste une demi-heure de réunion, si M. le ministre confirme qu'il doit nous quitter vers 17 h 00.

17.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Moins cinq!

Le **président**: J'aimerais que nous puissions traiter les questions jusqu'au point 30 de l'ordre du jour. Par conséquent, j'attire votre attention sur le fait que, si certains d'entre vous choisissent de se référer au texte de leur question, nous traiterons plus de points et nous avancerons plus vite.

18 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject met stiltewagons bij de NMBS" (55033668C)
18 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de zones de silence dans les trains de la SNCB" (55033668C)

18.01 **Frank Troosters** (VB):
De NMBS startte recent een proefproject met stiltewagons op. De test loopt tot eind mei.

Zal de NMBS tijdens de proefperiode ook het NMBS-personeel bevragen over dit project?

18.02 Minister **Georges Gilkinet**: Sinds 24 januari rijdt een eerste rijtuig met stiltezone tussen Eupen en Oostende. In de loop van de volgende weken zullen alle treinen van deze treinverbinding ervan voorzien zijn, net zoals de treinen van de verbinding Brussel-Luxemburg. Het stilterijtuig is herkenbaar aan pictogrammen aan de binnen- en buitenzijde. Er wordt gevraagd niet hardop met elkaar te praten of te telefoneren, het volume van de hoofdtelefoon of oortjes niet te luid te zetten en om mobiele telefoons op stil te zetten. Zo kunnen de reizigers genieten van een aangenamere reiservaring en in alle rust werken, lezen of zich ontspannen, wat belangrijk is om de treinen nog aantrekkelijker te maken.

Het proefproject heeft als doel na te gaan of deze zone in de smaak valt bij de klanten en of de definitieve invoering ervan op deze twee lijnen en eventueel ook op andere treinen, waar de capaciteit dat toelaat, te evalueren.

Tijdens deze testperiode van enkele maanden zullen regelmatig flyers worden uitgedeeld aan de reizigers in de stiltezone om hen te vragen wat zij van het experiment vinden. Het NMBS-personeel dat de stiltezone in deze trein gebruikt, heeft uiteraard ook de opportuniteit om als gebruiker hun mening te geven. Feedback van treinbegeleiders wordt eveneens opgevraagd zodra de test al een tijdje loopt. De NMBS zal hier peilen naar het gedrag dat de treinbegeleiders observeren bij de passagiers, alsook hoe het hun eigen job beïnvloedt.

18.03 **Frank Troosters** (VB): Alweer een compliment: ook hier zult u in onze fractie een partner vinden, mijnheer de minister. Ik juich dit project ten zeerste toe, het invoeren van stiltewagons staat zelf ingeschreven op het programma van het Vlaams Belang. Ik geloof dat dit heel succesvol kan worden. De enige waarschuwing die ik zou willen meegeven betreft de evaluatie: er moet zeer goed over worden gewaakt dat dit niet opnieuw een probleem wordt voor treinbegeleiders om als het ware als een schooljuf de orde te moeten handhaven. Voor de rest is het een prima project.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

19 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervangen van het plastic rijbewijs" (55033669C)
19 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement du permis de conduire en plastique" (55033669C)

19.01 **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar mijn schriftelijk ingediende vraag.

Volgens de media dient ongeveer een half miljoen houders van een plastic rijbewijs dat dit jaar te vervangen. De prijs die de houder daarvoor dient te betalen bedraagt ongeveer 25 euro, exclusief de kost voor een eventuele nieuwe pasfoto.

1. Wat is de effectieve kostprijs voor een plastic rijbewijs?
2. Hoeveel Belgen met een papieren rijbewijs kregen in 2022 een boete in het buitenland omdat ze geen houder waren van een plastic rijbewijs? Graag onderverdeeld per land/aantal/boetebedrag.
3. Hoeveel van deze gedupeerden hebben deze boete aangevochten? Hoeveel van hen deden dit succesvol? Op welke basis gebeurde dit?
4. Zal de minister actie ondernemen bij zijn binnenlandse en/of buitenlandse collega's om de

buitenlandse boetes voor Belgen met een papieren rijbewijs onmogelijk te maken? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

19.02 Minister **Georges Gilkinet**: Ongeveer een half miljoen Belgen zullen dit jaar hun rijbewijs moeten vervangen. Mijn kabinet en de FOD Mobiliteit hebben alles in het werk gesteld opdat die burgers hun rijbewijzen zo gemakkelijk mogelijk kunnen inwisselen. Ik heb daarvoor verschillende initiatieven genomen en ik verwijs naar mijn antwoord in de plenaire vergadering van 24 november 2022.

Om op uw eerste specifieke vraag te antwoorden, deelt de FOD mij mee dat de federale retributie voor een rijbewijs in bankkaartmodel 20 euro bedraagt. Dat bedrag wordt al dan niet aangevuld met een gemeenteretributie die van gemeente tot gemeente verschilt.

Wat uw tweede vraag betreft, zijn er geen statistieken over het aantal Belgen dat in het buitenland een boete zou hebben gekregen omdat ze geen houder waren van een plastic rijbewijs. Er is geen Europese uitwisseling van gegevens over dit type van vaststelling.

Ten derde, er zijn geen statistieken over het aantal Belgen dat een betwisting zou hebben ingediend tegen de boete, maar ik meen te kunnen zeggen dat dit zeer zeldzaam is, noch zijn er gegevens over het gevolg dat gegeven werd aan deze betwistingen. Het gecentraliseerd beheer van de verkeersboetes in België registreert enkel de betwistingen van Belgische verkeersboetes en niet de betwistingen van buitenlandse boetes. Het is in dit kader echter ook belangrijk om te wijzen op de verantwoordelijkheid van de houder van het rijbewijs. Het papieren rijbewijs mag dan wel geldig blijven tot 2033, toch is de houder verplicht een nieuw rijbewijs aan te vragen wanneer hij of zij niet meer lijkt op de foto op het rijbewijs of wanneer het rijbewijs beschadigd of onleesbaar is.

Ten vierde kunnen we ervan uitgaan dat deze boetes ook gerechtvaardigd kunnen zijn wanneer het rijbewijs onleesbaar is of de houder niet meer lijkt op de foto op het rijbewijs. Hoewel we niet over cijfers beschikken, is het dus niet opportuun om het uitschrijven van buitenlandse boetes onmogelijk te maken.

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Nous arrivons à la question n° 55033755C de Mme Bonaventure.

19.04 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le président, cette question était issue de mon intervention dans le cadre des débats sur les contrats de gestion. J'ai deux propositions à faire: soit le ministre a de nouveaux éléments à apporter en plus de la réponse qu'il a faite tout à l'heure, et je suis toute disposée à les écouter, soit je propose de passer à ma question suivante, si vous me le permettez monsieur le président et monsieur le ministre.

Le **président**: Monsieur le ministre, avez-vous des éléments supplémentaires par rapport au débat, ou bien vous référez-vous à votre réponse?

19.05 **Georges Gilkinet**, ministre: J'ai quelques précisions, mais je peux les remettre immédiatement à Mme Bonaventure. Vous recevez la transformation en question écrite avec remise immédiate, du producteur au consommateur.

Le **président**: La question n° 55033755C de Mme Chanelle Bonaventure est donc transformée en question écrite.

20 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les futurs abonnements flexibles pour les télétravailleurs" (55033798C)
20 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstige flexibele abonnementen voor telewerkers" (55033798C)

20.01 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, vous avez annoncé que la SNCB allait lancer dans le courant de ce premier trimestre son abonnement flexible adapté aux télétravailleurs. Concrètement, il se déclinera en quatre formules, 80 ou 120 jours de trajets en un an, ainsi que 6 ou 10 jours en un mois.

La phase de test est menée depuis juin auprès de sept dits "grands clients", à savoir de grandes entreprises qui offrent des abonnements SNCB à leurs travailleurs. Elle a été concluante.

Monsieur le ministre, pouvons-nous obtenir de plus amples informations sur les conclusions de la phase de test?

Dans la mesure où plus de 60 % des abonnés SNCB télétravaillent deux à trois jours par semaine, la mise en place d'abonnements pour les télétravailleurs répond clairement à une demande. Aussi, nous pouvons nous en réjouir. Cependant, si l'on considère qu'une personne télétravaille deux jours par semaine, elle devrait se rendre au travail environ douze jours par mois, voire plus. Imaginons qu'une personne télétravaille tous les mercredis et les vendredis, par exemple. En mars 2023, elle devra se rendre treize fois au travail. Or, l'abonnement mensuel propose un maximum de dix jours de trajets. Pouvons-nous avoir votre retour sur ce point? Qu'est-il ressorti de la phase de test à ce propos?

En ce qui concerne les modalités pratiques, il semblerait que le Flex Abonnement sera dans un premier temps uniquement accessible aux utilisateurs des grands clients, et aux particuliers seulement en seconde partie d'année. Par ailleurs, un smartphone serait nécessaire pour accéder à cette formule. Des négociations doivent en outre encore avoir lieu entre partenaires sociaux afin d'intégrer ce produit dans les accords relatifs aux remboursements des titres de transport. Pouvons-nous obtenir de plus amples informations ce concernant? Le recours obligatoire au smartphone présente-t-il d'éventuels risques quant à l'accessibilité de l'abonnement? La concertation sociale a-t-elle débuté? Un calendrier est-il établi?

Enfin, vous avez évoqué un tarif attractif. Pouvons-nous déjà en apprendre plus sur le montant de ces abonnements?

20.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, madame Bonaventure, c'est une question intéressante sur un outil de mobilité qui est très attendu.

Avant 2020, 40 % des utilisateurs de train abonnés travaillaient approximativement un jour par semaine depuis leur domicile. Ils sont maintenant plus de 60 % à télétravailler deux à trois jours par semaine. C'est aussi ce que révèle l'enquête Mobilité professionnelle du SPF Mobilité que nous avons présentée ce matin. Il était donc essentiel de proposer un tarif adapté aux travailleurs et travailleuses qui se déplacent régulièrement en train mais plus nécessairement de manière quotidienne.

Concrètement, quatre variantes du Flex Abonnement existeront: 80 ou 120 jours en douze mois, 6 ou 10 jours en un mois. Il est également prévu de pouvoir combiner le Flex Abonnement avec un abonnement de parking voiture ou vélo régional, ce qui est très important, et d'ainsi pouvoir parcourir le maximum de kilomètres en train sans devoir payer un abonnement permanent dans les parkings.

La phase de test déployée par la SNCB avait notamment pour objectif de valider auprès des voyageurs et de leurs employeurs l'attractivité et la pertinence des formats de Flex Abonnement 6, 10, 80 et 120 jours ainsi que leur utilisation sur l'App SNCB. La SNCB a aujourd'hui suffisamment de recul et de retours d'expérience très positifs sur ces deux aspects essentiels pour pouvoir industrialiser les formats proposés sur son application.

Le nombre de jours de voyage sur ces abonnements ont été calculés en tenant compte des jours fériés et d'une estimation de la moyenne des jours de congé et de maladie pour les navetteurs qui télétravailleraient deux à trois jours par semaine. Les différentes formules ont été testées durant la phase pilote et validées tant par les télétravailleurs que par les employeurs, en sachant que certains travailleurs disposent de beaucoup de jours de congé extralégaux et que d'autres peuvent interrompre ou diminuer la fréquence de leurs déplacements en cas de maladie, par exemple.

Pour des raisons techniques et opérationnelles, le lancement du Flex Abonnement se fera effectivement par phases dont la première est actuellement prévue pour le premier trimestre 2023. Dès

la première phase de lancement, pour les voyageurs dont l'employeur n'a pas de convention tiers payant avec la SNCB (B2C), le Flex Abonnement 10 sera disponible pour tous sur l'App SNCB mais il ne pourra pas, dans un premier temps, être combinable avec un abonnement de transport régional STIB, TEC, De Lijn. La totalité de la gamme de Flex Abonnements ainsi que la possibilité de la combiner avec un abonnement de transport régional sera, quant à elle, déployée durant le second semestre de l'année.

Pour les voyageurs dont l'employeur a une convention tiers payant avec la SNCB (B2B2C), la totalité de la gamme de Flex Abonnements et des combinaisons avec un transport régional sera mise à disposition des employeurs et de leur personnel. Dans un premier temps, ce sera le personnel des entreprises pilotes qui pourra acheter un Flex Abonnement. La SNCB a pour objectif un déploiement complet avant l'été pour l'ensemble de ses clients entreprises et de leur personnel.

La SNCB a informé les partenaires sociaux du lancement du Flex Abonnement et leur a fourni les éléments nécessaires à leur travail d'analyse. À ce stade, elle n'a pas eu de retour de leur part sur les modalités qui seront d'application en matière d'intervention minimale légale sur cet abonnement. Mais, comme je l'ai déjà dit, cela nécessite une nouvelle convention collective de travail au sein du Conseil National du Travail. Des contacts sur le sujet sont en cours.

Durant la phase pilote, la solution digitale a été plébiscitée par les utilisateurs ainsi que par leurs employeurs. S'agissant de déplacements domicile-travail, le produit s'adresse à des travailleurs pour lesquels les études montrent que le taux de pénétration des smartphones est proche de 100 %. La flexibilité et la facilité d'utilisation demandées par le client ne peuvent donc être proposées que via l'utilisation de l'App SNCB.

La société change. Elle évolue. Je me réjouis que la SNCB réponde aux nouvelles habitudes et aux nouveaux besoins de déplacement des Belges. Le Flex Abonnement permettra de répondre au mieux à cette nouvelle réalité des déplacements domicile-travail et du télétravail en particulier.

20.03 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et pour toutes les précisions que vous nous avez données.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

21 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les attestations de transport routier au sein de l'Union européenne" (55033869C)
21 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestuurdersattesten voor vrachtwagenchauffeurs in de Europese Unie" (55033869C)

21.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, la CSC Transcom et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont récemment tiré la sonnette d'alarme concernant une explosion des attestations octroyées dans certains pays européens aux chauffeurs routiers de pays tiers. Selon eux, cette multiplication met en danger la concurrence équitable au sein de l'Union.*

Selon la fédération européenne, qui reprend des données d'Eurostat, le nombre d'attestations en circulation dans l'UE est passé d'un peu plus de 44.000 en 2012 à plus de 277.000 en 2021., dont plus de 132.000 octroyées par les autorités polonaises et près de 82.000 par celles de Lituanie.

Si le système est initialement prévu pour pallier le manque de chauffeurs poids lourds, il est aujourd'hui dévoyer pour enfreindre le respect des règles européennes et nationales relatives aux salaires et au repos. Ce faisant, cela contribue à la concurrence vers le bas au sein du secteur.

Une lettre, émanant de la CSC et de l'EFT, vous a été adressée à sujet ainsi qu'à vos collègues ministres des transports au sein de l'UE.

Mes questions sont donc les suivantes :

• *Quelle réaction avez-vous apporté au courrier adressé par la CSC Transcom et la Fédération européenne des transports ?*

• *Des mesures complémentaires sont-elles envisagées au niveau national en matière de contrôle ?*

• *Envisagez-vous une action coordonnée avec vos collègues ministres des transports ou vis-à-vis de la Commission européenne pour mettre fin à cette situation ?*

21.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Vajda, votre question met en lumière un sujet dont nous parlons peu mais qui me tient particulièrement à cœur, à savoir la lutte contre le dumping social dans le secteur du transport routier en Europe. Le courrier adressé par la CSC Transcom et la Fédération européenne des transports, auquel vous faites référence, fait état d'un phénomène inquiétant à propos duquel j'ai déjà pu m'exprimer à plusieurs reprises en Conseil des ministres européens du Transport.

Depuis une dizaine d'années, nous assistons à une augmentation exponentielle du nombre de conducteurs de pays non européens employés par des entreprises européennes, sans qu'il n'y ait de lien avec une augmentation similaire de l'activité logistique. Des travailleurs européens sont remplacés par des travailleurs de pays tiers à des conditions qui sont vraiment problématiques sur le plan social, y compris de la sécurité.

Le nombre d'attestations de conducteurs en circulation dans l'Union européenne a ainsi augmenté de 44 000 en 2012, à 277 000 en 2021. J'entends souvent que cette situation est une évolution logique, voire souhaitable, face à la pénurie croissante de chauffeurs dans l'Union européenne. En Belgique, comme dans bien d'autres États membres, le constat est en effet clair: les conditions de travail proposées ne permettent plus d'attirer des jeunes et, parmi eux, encore moins des femmes, malgré les ambitions européennes en la matière. Et plutôt qu'un nivellement par le bas, je plaide pour une amélioration de la qualité du travail dans le secteur du transport routier.

Mais la seule pénurie n'explique pas pourquoi le recours systématique aux chauffeurs de pays tiers se concentre dans seulement quelques États membres. Ne nous voilons pas la face, pour de grands opérateurs logistiques, l'utilisation massive de chauffeurs de pays tiers est surtout une opportunité pour casser les prix et gagner des parts de marché au détriment de la concurrence, de manière déloyale. Si nous ne faisons rien, une grande partie des conquêtes sociales qui ont été permises grâce au Paquet Mobilité, soit la législation européenne sur le transport routier, seront remises en question. Et, si nous ne faisons rien, il est illusoire d'espérer un report modal vers le rail ou la navigation intérieure, puisque les coûts du transport routier seront bien inférieurs et que ce dumping social donne un avantage compétitif démesuré à la route.

Il est donc plus que temps de réfléchir collectivement et de proposer des solutions. C'est pourquoi j'ai appelé la Commission, avec d'autres États membres, à examiner la bonne application des règlements existants et à faire, si nécessaire, des propositions législatives pour limiter les abus. Je pense notamment à l'article 6 du Règlement 1072/2009 imposant aux États membres de contrôler chaque année au moins 20 % des attestations de conducteurs délivrées par leurs services afin de s'assurer de leur conformité avec le droit européen. Nous devons plus largement appliquer les nouvelles règles du Paquet Mobilité à tous les chauffeurs, que ce soit en matière de temps de repos, de retour à domicile ou de détachement.

Il est sans doute aussi temps de réfléchir à un salaire minimum pour la profession ou à un prix minimum pour le transport. Je continuerai évidemment à taper sur ce clou à chaque Conseil européen. J'espère pouvoir, dans le cadre de la présidence belge au premier semestre 2024, obtenir des avancées sur le sujet mais je dois constater qu'il n'y pas encore d'unanimité au sein du Conseil sur cette question pourtant cruciale.

21.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et surtout pour votre combat quotidien. Je vous encourage bien entendu à le poursuivre parce qu'au-delà des aspects techniques du dossier, il y a trois valeurs fondamentales qui me semblent soutenues par celui-ci. D'une part, et c'est peut-être le plus important, c'est le bien-être et les conditions de travail des travailleurs, en l'espèce les travailleurs routiers. En deuxième point, c'est la concurrence qui doit

demeurer une concurrence loyale entre les sociétés belges et européennes entre elles et vis-à-vis des pays tiers. Ici, il y avait, semble-t-il, véritablement un problème en cours que vous tentez de résoudre. Enfin, le troisième point d'attention, vous venez de l'énoncer dans votre réponse, cette concurrence déloyale nuit également au déploiement du fret européen qui est une solution modale bien plus respectueuse de l'environnement pour le transport de marchandises.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

22 Samengevoegde vragen van
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal geweldincidenten op het spoor" (55033871C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen treinpersoneel" (55033946C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveilige situaties waarmee spoorwegbeambten worden geconfronteerd" (55033969C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De strijd tegen agressie op de trein" (55033973C)
22 Questions jointes de
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre d'incidents violents sur le rail" (55033871C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions contre le personnel de train" (55033946C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité à laquelle sont confrontés les agents du rail" (55033969C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre les agressions dans les trains" (55033973C)

22.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, zondag is er een staking uitgebroken na alweer een geval van agressie. Een vrouw werd bedreigd met een mes door drie personen tijdens de ticketcontrole. De daders zijn daarop gevlucht. Ik wil ook nog meegeven dat er een actie kwam omdat er voordien al veel verschillende gevallen waren geweest. Er was eind december 2022 nog het geval van een treinbestuurder en op 28 december 2022 het geval van een technicus die is bedreigd met een mes. Op 2 februari 2023 is een onderstationschef samen met een collega bedreigd met een mes. Op 3 februari 2023 overkwam dat nog iemand anders.

Het gaat dus over heel veel gevallen. Zoals gezegd, heeft ieder personeelslid recht op goede omstandigheden en om met een gerust geweten naar het werk te kunnen gaan.

Mijnheer de minister, mijn vragen aan u zijn de volgende.

Weten wij ondertussen al wat er juist is gebeurd bij dat laatste incident?

Hoeveel Securailagenten zijn vandaag nog actief op de verbindingen Welkenraedt-Verviers?

Zal de NMBS Securailagenten beschikbaar stellen na 22 uur?

Zal de NMBS het prioritair takenpakket van Securailagenten aanpakken? Vandaag moeten zij zich immers meer focussen op daklozen in plaats van op de veiligheid rond de stations.

Klopt het dat agressieve reizigers soms gewoon op de volgende trein worden gezet?

Is er reeds overleg geweest nu?

Ondertussen is er een overleg geweest met de vakbond. Wat is het resultaat daarvan?

Op welke manier heeft de NMBS reizigers bijgestaan die door dat agressiegeval niet meer konden sporen? Werden zij al dan niet geholpen?

22.02 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je ne vais pas refaire l'historique des faits liés à la sécurité. En tout cas, nous sommes tous absolument d'accord sur le fait que la sécurité sur le rail est une priorité absolue, tant pour le personnel que pour les navetteurs. J'aimerais donc en venir directement à mes questions: pouvez-vous nous en dire plus par rapport aux chiffres officiels qui concernent la sécurité sur le rail? J'aimerais également savoir ce que vous avez répondu à l'inquiétude exprimée dans le cadre du mouvement qui a eu lieu dimanche en fin de journée et lundi. Concrètement, quelles actions sont mises en place par la SNCB pour assurer le suivi des agents qui ont été victimes de violences? Je crois savoir que la personne victime a été particulièrement traumatisée. De même, quelles sont les réponses apportées pour lutter contre cette insécurité – même si vous y avez déjà répondu en partie tout à l'heure?

22.03 **François De Smet** (DéFI): Puisque l'heure tourne, monsieur le président, je renvoie au texte écrit de ma question.

Monsieur le ministre, la circulation ferroviaire a été perturbée ce lundi à la suite d'un mouvement de réaction émotionnelle des travailleurs de la SNCB après l'agression, dimanche matin, d'une accompagnatrice, en province de Liège.

La SNCB qui est en dialogue avec les accompagnateurs de trains, a condamné fermement les agressions et a sollicité que la tolérance zéro soit appliquée envers les auteurs d'agression.

Actuellement, un monitoring est déjà effectué en permanence sur le réseau et permet de déployer des équipes là où elles sont nécessaires, en fonction des lignes, des gares et des moments de la journée. Les actions de contrôles ciblées, des control rooms qui assurent une surveillance par caméra, ainsi que le n° 0800 30 230, accessible à tous gratuitement, permettent de reporter toute situation d'insécurité et à Securail de dispatcher des équipes en temps réel.

Ce travail de la SNCB, qui est attentive tant sur le plan préventif qu'en matière d'actions afin de lutter contre toute forme d'agression sur le rail – nous avons voté récemment une proposition de résolution à la Chambre visant à lutter contre les formes d'agression sexuelle – doit être intensifié.
La sécurité des usagers mais aussi celle du personnel de la SNCB est une priorité, l'agression de cette accompagnatrice nous le rappelle douloureusement.

En conséquence, monsieur le Ministre peut-il me faire savoir quelles mesures conjoncturelles seront-elles prises suite à cette énième agression? De même, une évaluation sera-t-elle menée afin de renforcer les contrôles, même si la prise de conscience est déjà bien présente?

22.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, il est important que nous puissions avoir ce débat.

Le **président**: C'est pour cela que je me suis permis d'insister.

22.05 **Georges Gilkinet**, ministre: Je suis attendu dans cinq minutes par la SNCB pour célébrer la conclusion des contrats. Ils ont attendu dix ans, ils peuvent attendre dix ans et un quart d'heure.

C'est un débat sérieux – même si j'essaie de mettre un peu de légèreté dans cette commission – et nous sommes tous touchés par ce qui s'est passé, et qui est inacceptable: l'agression d'une accompagnatrice ce dimanche 5 février.

Chaque agression est une agression de trop et c'est tout à fait inacceptable.

Sur l'agression de l'accompagnatrice ce dimanche, la SNCB communique les informations suivantes. Lors d'un contrôle de billets, trois personnes assises en première classe n'ont pas pu présenter de billet ou de pièce d'identité. Lorsque le conducteur du train les a interpellés à ce sujet, l'un des trois a sorti un couteau de poche. Les auteurs ont pris la fuite à Hergenrath et ont été rattrapés par les forces de police 75 minutes après l'événement. Je salue l'action rapide et efficace des forces de police locale.

Une action spontanée du personnel d'accompagnement des trains s'en est suivie et des bus de remplacement, grâce à une réaction très rapide de la SNCB et des TEC, ont été prévus entre Liège et Welkenraedt. La situation s'est assez rapidement régularisée car les trains provenant d'Ostende ont continué à rouler.

En ce qui concerne cet incident et l'action spontanée qui a suivi, la direction de la SNCB s'est rendue immédiatement sur place et plusieurs réunions ont eu lieu avec les syndicats et le personnel des dépôts concernés. La SNCB, comme à chaque fois – et c'est clairement notre politique –, va se constituer partie civile contre l'agresseur et soutient son accompagnateur psychologiquement et dans le dépôt de sa plainte. Cela me semble essentiel de poser ces trois actes: systématiquement une plainte, systématiquement un soutien psychologique, systématiquement un soutien des accompagnateurs dans le dépôt des plaintes, étant entendu que l'objectif est d'éviter ce genre de situation.

Le service de sécurité Securail va intensifier ses patrouilles de surveillance dans les trains en soirée et tôt le matin. Il continuera toutefois à prendre des mesures visant à préserver la sécurité dans les gares, y compris à ces moments. Il est en effet nécessaire d'assurer la sécurité des voyageurs, mais également du personnel de la SNCB qui termine son service tard le soir ou le commence tôt le matin.

À côté de l'intensification des patrouilles de Securail dans les trains, la SNCB demande à la police des chemins de fer (SPC) de renforcer sa présence dans les trains et ses actions à quai, et à la police locale de prévoir plus de patrouilles dans les gares, notamment celles de Verviers, Hergenrath et Welkenraedt. Des contacts ont été pris en ce sens.

Outre le soutien psychologique immédiat, pour lequel la SNCB dispose de 250 personnes spécialement formées, la SNCB offre à ses employés une assistance juridique après chaque agression, afin qu'ils puissent déposer une plainte et qu'une enquête sur les faits soit ouverte. Dans chaque cas, la SNCB se fera connaître des autorités judiciaires en tant que partie lésée et, en cas de poursuites par le ministère public, elle se constituera partie civile.

Les affaires donnant lieu à des poursuites pénales peuvent aboutir à des peines de prison, avec ou sans sursis. Les agresseurs risquent également des amendes ou des peines de travaux d'intérêt général. L'agression contre le personnel des services publics est considérée comme circonstance aggravante à cet égard.

Dans la modification du Code pénal approuvée en première lecture par le gouvernement a été inscrit ce renforcement des peines à l'égard des personnes qui commettraient des actes de violence à l'égard du personnel d'accompagnement des trains. C'est très important.

Los van dit incident – ter herinnering, elk incident is er een te veel – is het mijn verantwoordelijkheid als minister van Mobiliteit om het juiste kader te scheppen voor de bescherming van het spoorwegpersoneel en van de reizigers. In 2023 werft de NMBS een honderdtal nieuwe Securailveiligheidsagenten aan. Zij zijn bevoegd om identiteitscontroles uit te voeren en een PV op te stellen in het kader van inbreuken op de wet op de politie van de spoorwegen. Behalve de patrouilles en interventies in de treinen en in stations beheert Securail ook meer dan 10.000 bewakingscamera's in de stations, de treinen en op het spoorwegdomein. De politie kan die beelden in het kader van een onderzoek opvragen. Samen met de politiediensten voert Securail ook grootschalige en gerichte controleacties uit. Door zowel met de federale spoorwegpolitie als met de lokale politiezones samen te werken, wordt ook gezorgd voor een betere dekking van de veiligheid op het spoorwegdomein, zowel lokaal als nationaal.

Het Strafwetboek is ook aangepast, zodat niet enkel agressie tegen Securailagenten, maar ook tegen het treinpersoneel streng wordt bestraft. Als maatschappij moeten wij het signaal geven dat elk geval van agressie er een te veel is en dat agressie systematisch wordt vervolgd, zowel gerechtelijk als door ondersteuning van slachtoffers van geweld. Het spoorwegpersoneel beter beschermen is ook een manier om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en meer reizigers aan te trekken.

Pour conclure, le personnel ferroviaire joue un rôle essentiel dans notre mobilité et mérite évidemment le respect. Sa protection adéquate accroît également la sécurité des passagers, notamment des plus vulnérables. Je pense aussi aux femmes qui voyagent seules.

En tant que société, nous devons envoyer le signal que chaque agression est un cas de trop faisant l'objet de poursuites systématiques, tant devant les tribunaux qu'en soutenant les victimes de violences. Une meilleure protection du personnel ferroviaire et des voyageurs constitue de même un moyen d'améliorer la qualité du service et d'attirer davantage le public. Je dois dire que cette préoccupation est, bien entendu, partagée par la direction de la SNCB ainsi que par mes collègues en charge de l'Intérieur et de la Justice.

22.06 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik denk dat het heel goed is dat u veel belang hecht aan het personeel. Cijfergegevens geven weer dat er vorig jaar 1.961 gevallen van agressie zijn gemeld en het gaat om 9.600 dagen aan capaciteit. Dat is enorm. In elk van die gevallen gaat het om een personeelslid dat iets meegemaakt heeft. Ik krijg niet graag opeens een mes voor mijn neus. Voor de betrokken personeelsleden moet dat verschrikkelijk zijn.

Ik zie twee grote problemen. Het eerste probleem is preventie. U weet welk belang ik daaraan hecht. De daders moeten uiteraard aangepakt worden, maar preventie is het belangrijkste. We moeten de oorzaken van agressie achterhalen en vooral investeren in een verbetering daarvan, onder meer door te zorgen voor goede service, niet te dure treintickets en minder vertragingen. Al die elementen spelen mee.

Een tweede probleem is dat wij moeten zorgen voor de veiligheid van de personeelsleden. Er moet genoeg Securailpersoneel zijn. Cijfers die mij bezorgd zijn, geven aan dat er in slechts zes stations na 22.00 uur personeel aanwezig is. Er zijn slechts twaalf agenten na 22.00 uur. U hebt gezegd dat er honderd mensen aangeworven zullen worden, waarmee ik wel blij ben, maar op dit moment vertoont de ondersteuning van het personeel wel wat mankementen.

Een bijkomend aspect van een tekort aan personeel, zo verneem ik op het terrein, is dat het tweede personeelslid dat normaal gesproken mee op de trein moet zitten, gewoon weggenomen wordt om het tekort elders in te vullen. Dat is een vicieuze cirkel, want door een personeelstekort moeten personeelsleden elders inspringen, waardoor er vaak maar één treinbegeleider op de trein zit, met alle mogelijke risico's, zeker op risicogevoelige lijnen. Ik hoop dat ook in die zaken vooruitgang geboekt wordt.

De ondersteuning van personeel is enorm belangrijk, maar ik wijs nogmaals op de preventie, want het is belangrijk ervoor te zorgen dat er minder agressie is.

22.07 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète. Je ne vous retiendrai pas très longtemps. Je voudrais aussi adresser mon soutien au membre du personnel qui a été agressé, et peut-être aussi faire référence au texte que mon groupe a déposé qui vise à renforcer la Police des chemins de fer et qui pourrait peut-être aussi être une des pistes d'amélioration. J'espère que nous aurons des chiffres moins effrayants l'année prochaine.

22.08 **François De Smet** (DéFI): Je remercie M. le ministre pour sa réponse complète. Je pense qu'effectivement, il faut être intransigeant. Je n'aime pas l'expression "tolérance zéro" mais on ne peut pas tolérer que des accompagnateurs de train aient la boule au ventre en allant travailler sous prétexte qu'ils sont parfois trop peu nombreux le soir. Les renforts, la prévention et la répression sont les seules solutions combinées. On prend note de vos engagements et on verra cela sur le terrain.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Merci, monsieur le ministre, d'avoir prolongé de quelques minutes pour pouvoir terminer ces questions sur un point très important. Chers collègues, nous avons terminé pour aujourd'hui. Nous n'avons pas traité toutes les questions mais nous avons déjà une date la semaine prochaine. Ce sera le 15 février à 15 h00 et non à 14 h 15. Nous pourrons traiter ces questions et d'éventuelles autres qui nous arriveraient.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 05.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.05 uur.