

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

du

MARDI 28 MARS 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 28 MAART 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 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** Actualiteitsdebat over het nieuwe vervoersplan van de NMBS en toegevoegde vragen van
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe en het oude vervoersplan van de NMBS (vervolgvraag)" (55034980C)
 - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervoersaanbod in het nieuwe openbardienstcontract" (55035119C)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke sluiting van stations" (55035486C)
 - Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het volgende vervoersplan van de NMBS" (55035495C)
 - Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voorgenomen afschaffing van stopplaatsen en van P-treinverbindingen" (55035558C)
 - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De intentie tot het sluiten van kleine haltes" (55035566C)
 - Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van P-treinen en stopplaatsen in het volgende vervoersplan" (55035567C)
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bedreigde P-treinen, stations en haltes bij de NMBS" (55035572C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluiten van verschillende haltes en schrappen van P-treinen" (55035576C)
 - Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van stations" (55035579C)

- 01** Débat d'actualité sur le nouveau plan de transport de la SNCB et questions jointes de
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau et l'ancien plan de transport de la SNCB (question de suivi)" (55034980C)
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de transports du nouveau contrat de service public" (55035119C)
 - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les possibles fermetures de gares" (55035486C)
 - Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le prochain plan de transport de la SNCB" (55035495C)
 - Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de fermeture de certains points d'arrêt et de suppression de certaines lignes P" (55035558C)
 - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'intention de supprimer des arrêts de moindre importance" (55035566C)
 - Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains P et de points d'arrêts dans le prochain plan de transport" (55035567C)
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains P, gares et arrêts menacés à la SNCB" (55035572C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de différents arrêts et la suppression de trains P" (55035576C)
 - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de gares" (55035579C)

01.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Mijnheer de minister, met mijn eerste vraag bouw ik voort op een eerdere vraag die ik stelde in de commissie. Het oude vervoersplan wordt vandaag namelijk nog steeds niet volledig toegepast. Vooraleer we nieuwe verbindingen inleggen, moet de eerste vraag toch altijd zijn wanneer het vigerende aanbod opnieuw volledig zal worden uitgevoerd? Ik besef dat dat afhankelijk is van onder andere de beschikbaarheid van personeel, maar intussen is daarrond al meer dan een jaar een probleem. In januari 2022 trok men voor het eerst aan de alarmbel en vroeg men om met spoed extra personeel aan te werven. Ook de achterstand op het vlak van het rollend materieel moest zo spoedig mogelijk worden ingehaald. We zijn nu al meer dan een jaar verder. Ik denk dat het tijd is om de structureel geschrapte ritten weer aan te bieden, vooraleer een extra vervoersaanbod wordt georganiseerd.

Ik denk dat er ook iets voor de abonnees mag worden gedaan. Zij hebben een abonnement gekocht op basis van een theoretisch vervoersaanbod, maar het vervoersplan wordt al meer dan een jaar niet gerealiseerd. In een normale verhouding tussen consument en aanbieder zou er toch sprake van een compensatie of tegemoetkoming moeten zijn. Ik kijk uit naar de initiatieven van de NMBS ter zake. Kunt u daarover al meer zeggen?

Er bereiken ons ook berichten over de nieuwe vervoersplannen. De kranten beginnen daarover te schrijven. Verrassend genoeg zou er een lijst circuleren van stations en halteplaatsen die mogelijk voor een sluiting in aanmerking komen. We mogen niet a priori uitsluiten dat bepaalde stations en haltes zouden kunnen worden gesloten. Ik denk dat een goede organisatie van het spoorgebeuren altijd tegen het licht mag worden gehouden. Er mag altijd worden nagegaan of het verdedigbaar is dat een station of een halte, waarin toch wat moet worden geïnvesteerd omwille van de toegankelijkheid, bijvoorbeeld voor de verhoging perrons, uitrusting, digitale informatie, luidsprekers en parking, zou verdwijnen als er bijvoorbeeld minder dan een bepaald aantal reizigers per dag opstapt. Zo'n criterium zou een richting kunnen aangeven. Dat er andere criteria zouden spelen, lijkt mij meer voor discussie vatbaar. Ik vind het bijvoorbeeld niet verdedigbaar dat men overweegt om stations of haltes met een betekenisvol aantal opstappende reizigers te sluiten met het oog op een snellere commerciële snelheid. Als men stations sluit, kan men natuurlijk heel snel rijden en als men zonder reizigers rijdt, kan men nog sneller rijden. We moeten oppassen voor een omgekeerde vicieuze cirkel.

Voor de concrete vragen verwijs ik naar de schriftelijke versie van mijn vragen.

Ik verwijs graag naar mijn mondelinge vraag (nr. 34297) over hetzelfde thema in de commissie van 07 maart. Helaas werd toen niet elke vraag beantwoord, dus stel ik ze graag opnieuw: Kan de minister een overzichtelijke, gedetailleerde tijdslijn meegeven van de procedure van het nieuwe vervoersplan, incl. overlegmomenten met de stakeholders?

Hoe verhoudt dit zich tot de uiteindelijke 100% uitrol van het actuele vervoersplan?

Wanneer zal het huidige vervoersplan voor 100% gereden worden, exclusief uitrol derde fase, en vervolgens, inclusief derde fase?

Wat zijn de gevolgen voor de NMBS als zij een afgesproken vervoersaanbod niet realiseren?

Kunnen abonnees compensaties aanvragen voor een aangekondigd treinaanbod dat structureel niet gereden wordt?

In voorbereiding van het nieuwe transportplan, wil NMBS inzetten op een performantere dienstverlening. Om die reden overweegt de maatschappij ook om enkele haltes te sluiten en enkele treinen te schrappen.

Mogelijke treinen of stations die zullen verdwijnen, wordt deze week besproken op de raad van bestuur. In de media lezen we dat het voornamelijk P-treinen en de kleinere "stations" zal treffen. Op basis van enkele parameters zoals opgenomen in het contract, werd een lijst opgemaakt van enkele tientallen mogelijk bedreigde stopplaatsen.

Daarom volgende vragen aan de minister:

Artikel 9 van het contract houdt rekening met acht mogelijke criteria voor de bediening van stations. Kan de minister verduidelijken welke parameters werden gehanteerd om te bepalen welke stopplaatsen effectief zullen verdwijnen?

In de kranten lezen we dat het gaan over enkele tientallen – hoeveel stations staan effectief op de shortlist?

Kan de minister de volgende stappen verduidelijken? Wanneer zullen de getroffen steden en gemeenten waar een trein of station geschrapt zal worden, op de hoogte gesteld worden?

01.02 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le ministre, dans le récent contrat de service public entre l'État fédéral et la SNCB, on constate:

- que l'offre de service de référence ou offre de base ne respecte pas la fréquence minimale d'un train par heure et par sens sur 13 relations en Wallonie le week-end et les jours fériés;
- qu'il n'y a pas réellement d'objectif d'accroissement de l'offre en fin de contrat (2031) puisque l'on peut lire ceci à l'article 4, annexe°1: "Au terme du contrat, l'offre ne peut être inférieure à l'offre de service de référence à l'entrée en vigueur du contrat";
- que le développement de l'offre doit tenir compte de plusieurs éléments tels que l'évolution de la

capacité et de la disponibilité de l'infrastructure, les moyens financiers, le développement potentiel des nœuds de correspondance, l'évolution des ressources humaines ou encore la vision "Rail 2040". Une liste trop importante de paramètres tellement incertains que cela n'engendre aucune obligation pour la SNCB et que cela reporte la responsabilité sur les gouvernements futurs, comme je l'ai déjà dit, notamment lors des votes du budget;

- que la SNCB peut unilatéralement modifier son offre, si cela ne dépasse pas 10 % du volume de production journalier ou si la réduction de l'offre ne dépasse pas quatre mois consécutifs (article 8). Cela ouvre la porte à de potentielles réductions de l'offre de la part de la SNCB pour diminuer de manière ponctuelle ses coûts d'exploitation;
- qu'il n'y a pas de vision globale de l'offre de transports en commun TEC/SNCB.

Monsieur le ministre, concernant l'offre de base du nouveau contrat de service public, à savoir minimum un train par heure, il existe encore certaines dessertes bi-horaires. Un passage à la fréquence horaire est-il prévu? Si oui, quand?

Si la SNCB décidait de supprimer la desserte de certaines gares, pourrait-elle le faire de manière unilatérale? Cela constituerait-il une diminution de l'offre et la tutelle pourrait-elle s'y opposer et empêcher la SNCB de procéder à ces adaptations?

Voici maintenant ma deuxième question.

Monsieur le ministre, certains journaux ont publié une information selon laquelle la SNCB envisagerait de supprimer certains trains P et une vingtaine de points d'arrêt dans la perspective de réduire ses coûts d'exploitation dans le prochain plan de transport qui entrera en vigueur en décembre 2023.

Quels sont les trains et points d'arrêt visés? Sur la base de quels critères mesurables et objectifs ont-ils été sélectionnés? Combien y en a-t-il dans la province de Luxembourg et quels sont-ils?

Le contrat de service public prévoit en son article 8 que la SNCB est autorisée à modifier son offre notamment tant que cela ne dépasse pas 10 % du volume de production journalière en train/km. Les trains que la SNCB envisage de supprimer entrent-ils dans ces conditions? Quel pourcentage de l'offre journalière représentent ces trains P?

Il semblerait que votre aval ne soit pas nécessaire si ces suppressions représentent moins de 10 % de l'offre journalière. Pouvez-vous confirmer cette information? Donnez-vous votre accord à ces réductions d'offre?

Deuxièmement, concernant les dessertes des gares, l'article 9 prévoit que tout projet de suppression ou d'ouverture de desserte d'une gare ou point d'arrêt nécessite l'avis du SPF Mobilité, du ministre de tutelle et du Conseil des ministres. Qu'en est-il? Validez-vous la proposition de suppression des points d'arrêt?

L'article 9 prévoit également les conditions qui permettent à la SNCB de modifier les dessertes de gares et points d'arrêt sur la base d'analyses coûts/bénéfices en collaboration avec le SPF Mobilité. Quelle est la méthode pour mesurer la fréquentation d'une gare ou d'un point d'arrêt? J'imagine qu'il existe un procédé plus sérieux qu'un comptage visuel qui, selon la SNCB elle-même, constitue une "photo non représentative de l'ensemble de l'année" mais une photo à un moment donné.

De plus, les articles 8 et 9 semblent parfois montrer que certains éléments contradictoires ne requièrent pas l'aval du Conseil des ministres en matière d'offre. Quel article prévaut sur l'autre concernant une modification de l'offre?

J'attends avec impatience vos réponses, monsieur le ministre, en espérant qu'elles soient positives puisque nous ne pouvons pas accepter une évolution telle celle qui est annoncée dans les médias pour le moment.

01.03 **Joris Vandenbroucke** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben onmiddellijk in mijn pen gekropen om deze vraag op te stellen toen ik in *Le Soir* las dat, met het oog op de opmaak van het nieuwe vervoersplan 2023-2026, de raad van bestuur een denkoefening houdt waarbij bekeken wordt of het zinvol is stations te sluiten waar op weekdays minder dan 50 reizigers op- en afstappen. Er is sprake

van een lijst van 20 stations. Het is natuurlijk vervelend dat wij die lijst niet hebben en dat wij blind moeten discussiëren.

Ik heb de lijst met reizigerscijfers nog eens bekeken. Er zijn meer dan 20 stations waar per dag minder dan 50 reizigers op- en afstappen. Wij hebben er dus het raden naar hoe de selectie zal gebeuren, los van het aantal op- en afstappende reizigers. Ik heb bijvoorbeeld gezien dat er stations zijn waar per dag 7 mensen op- en afstappen. Dat is veel minder dan 50, natuurlijk.

De redenering die achter de afschaffing zou schuilgaan, is dat men, gelet op het feit dat de NMBS beperkt is in haar personeel en rollend materieel, bekijkt of het schrappen van een halteplaats ertoe kan leiden dat er elders voor veel meer mensen een interessanter aanbod kan worden gecreëerd. Dit alles moet worden bekeken in het licht van de doelstelling om tegen 2032 het aanbod met 10 % en het aantal reizigers met 30 % te verhogen. Die doelstelling mogen wij natuurlijk nooit loslaten.

U hebt in het verleden al uitspraken gedaan over de eventuele schrapping van halteplaatsen. Ik meen mij te herinneren dat u zich daar faliekant tegen verzet en dat u er zelfs niet over wilt nadenken. In het beheerscontract is bepaald dat een dergelijke ingreep niet alleen door de NMBS beslist kan worden, maar dat die moet worden voorgelegd aan u en aan de ministerraad.

Mijn vragen zijn de volgende.

Kunt u bevestigen dat er een denkoefening plaatsvindt over de mogelijke sluiting van stations? Kunt u ons meedelen over welke stations het mogelijk gaat? Hebt u zicht op de middelen die men wil vrijmaken en waar die zouden worden ingezet? Zijn er nog andere denk pistes om middelen vrij te maken? Is het voor u überhaupt een optie treinstations te sluiten?

01.04 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, il y a quelques mois, vous présentiez les conclusions des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel, soutenant à la fois une augmentation de l'offre et des objectifs d'augmentation du nombre de voyageurs sur le rail.

Nous avons entendu la SNCB présenter les perspectives, en novembre dernier, pour attirer de nouveaux voyageurs sur le rail. Une proposition consistait à attirer des personnes se déplaçant de jour, notamment en agglomération, ce qui implique d'avoir de meilleurs points d'arrêt et pourquoi pas d'en créer, afin de rendre plus attractive la mobilité urbaine.

À la lecture de la presse la semaine dernière et des perspectives du Plan de Transport telles qu'évoquées dans l'article concerné, un décalage total est constaté entre ces perspectives, ces potentialités et ce raisonnement consistant à réduire l'offre en matière de points d'arrêt pour des raisons d'économie de "bouts de chandelle" et de perspectives de ponctualité qui ne s'attaquent pas aux vrais problèmes.

Dans la foulée de cet article, vous aviez en partie réagi; néanmoins il reste quelques questions sur le sujet.

Cette liste de points d'arrêt ciblés existe-t-elle et, dans l'affirmative, pouvez-vous nous en dire davantage? Confirmez-vous que le premier Plan de Transport qui suit les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel s'inscrit bien dans une logique d'un renforcement de l'offre attendue par les voyageurs mais aussi - on le pensait en tout cas - par la SNCB?

Quelles sont les priorités retenues qui président à l'établissement de ce plan? Si l'on évalue la potentialité de la pertinence des points d'arrêt pour les réduire, examine-t-on aussi celle d'en créer de nouveaux? En effet, il y a des attentes à ce sujet et des potentiels sur le terrain existant, certainement en région liégeoise mais pas seulement là.

01.05 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le ministre, je ne vais pas refaire tout l'historique, mais vendredi dernier, nous avons en effet appris que certains points d'arrêt et certaines lignes P étaient menacés de suppression. Ces derniers jours, le Plan de Transport de la SNCB pour la période 2023-2026 a fait l'objet d'importantes discussions. Dans ce cadre, la société ferroviaire aurait mis sur la table la suppression d'une vingtaine de points d'arrêt, ainsi que celle de plusieurs trains ajoutés en heure de pointe.

Cette nouvelle est particulièrement difficile à comprendre tandis que la Vision 2040 et les contrats de gestion prévoient une augmentation significative de l'offre de transport des passagers pour les prochaines années. Tandis que les navetteurs font face à des nombreux retards et de nombreux trains annulés, la suppression de plusieurs arrêts et trains en heure de pointe constituerait sans doute un très mauvais signal.

Monsieur le ministre, j'ai moi aussi des questions. Pouvez-vous confirmer ces informations? Si oui, pourrait-on obtenir davantage de détails? Quels arrêts et quelles lignes sont-ils concernés ici? Sur la base de quels critères ont-ils été désignés? J'aimerais savoir, moi aussi, si la gare de Dolhain-Gileppe est concernée.

De plus, quelle est votre position sur ce dossier? Car, nous le savons, en ce qui concerne la décision de suppression d'un point d'arrêt, la possibilité vous est offerte de vous positionner contre cette suppression et de plaider en ce sens au sein du Conseil des ministres. Allez-vous effectivement vous opposer à cette suppression? Le cas échéant, quelles démarches souhaitez-vous entreprendre?

01.06 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, de collega's hebben de situatie al geschetst. De NMBS overweegt een aantal kleinere stopplaatsen af te schaffen met het oog op de betaalbaarheid van haar facturen. Ik heb de recentste reizigerstellingen bekeken, die van voor de coronacrisis dateren, en daaruit blijkt dat er dertien stations zijn waar er minder dan twintig reizigers per werkdag opstappen. Er zijn 57 stopplaatsen waar tijdens het weekend geen enkele treinreiziger opstapt. Als voogdijminister hebt u tijdens deze legislatuur al meerdere keren aangekondigd dat u tegen een sluiting van deze stopplaatsen bent. Ik verwacht nu dus geen ander antwoord van u.

Vindt u dat het openhouden van zulke kleine stopplaatsen zonder reizigers verantwoord is, rekening houdende met de hoge kosten voor het onderhoud en de instandhouding ervan? Collega Van den Bergh heeft al gezegd dat perrons verhoogd moeten worden, dat omroepinstallaties bediend en onderhouden moeten worden en dat parkings in de omgeving aangelegd en onderhouden moeten worden. Dat kost miljoenen. Aangezien geld, middelen en personeel beperkt zijn, zou het beter zijn om die te besteden aan regio's, trajecten en stations waarvan duizenden of tienduizenden reizigers gebruikmaken, want die kampen met een tekort aan geld, tijd en middelen. Zou het niet beter zijn om daarin te investeren, in plaats van in stopplaatsen waar bijna niemand opstapt?

Ondanks de budgetverhogingen zijn er tientallen miljoenen euro's verliezen en miljarden euro's schulden, waarop hoge rentes betaald moeten worden. Zou het met die budgettaire toestand van de NMBS in het achterhoofd geen goed idee zijn om het voorstel van de NMBS in overweging te nemen en de voor- en nadelen tegen elkaar af te wegen?

Ik ben ook benieuwd welke stopplaatsen van het lijstje van die twintig men dan zou afschaffen. Dat zou echter niet de doorslag mogen geven. Men zal dan snel in de bres willen springen voor een bepaalde regio, een bepaald dorp of de eigen buurt, terwijl men zulke zaken objectief moet bekijken. Niettemin denk ik dat het voor de transparantie vereist is die lijst aan het Parlement te bezorgen.

01.07 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dankzij de journalist van *Le Soir* hebben wij hier nu een actualiteitsdebat over een heel belangrijk thema, namelijk de stations, de haltes en het treinaanbod. U weet waarvoor wij staan, wij vinden dat het spoor de ruggengraat moet zijn van de mobiliteit. Met hetgeen nu gebeurt, vrezen wij dat het eerder een visgraat wordt in plaats van een ruggengraat. Het gaat over ongeveer 20 stations en haltes, maar ook over de P-treinen. Daarover is er nog niet veel gezegd. Wij horen dat men dus ook piekurtreinen wil afschaffen. Die besprekingen worden gevoerd in het kader van het vervoersplan voor de periode 2023-2026.

Wij zien nu al dat de stiptheid drastisch verslechtert, ze is nog nooit zo slecht geweest sinds 2018, met 89,2 % en 44.000 afgeschafte treinen. De NMBS-top is nu op zoek naar creatieve oplossingen, de limiet van de vertragingen gaat van 5 naar 6. En nu zegt men, hoe cynisch kan het worden, dat er haltes worden afgeschaft. Als er geen trein meer is, kan hij ook geen vertraging hebben. Zo is het eigenlijk. Ik vind het bloedserieus. Het is niet om te lachen. Men wil nu overgaan tot de afschaffing van stations.

Mijnheer de minister, kunt u ons zeggen over welke stations, welke haltes en welke P-treinen het gaat? Graag krijgen wij de lijst hiervan.

Hoe ziet u het zelf? U zegt steeds dat u tegen de sluiting van haltes en stations bent. U kunt beslissen. U zit aan het stuur. Dat staat ook in de beheersovereenkomst. U kunt beslissen wat er zal gebeuren.

Ik wil hier nog even het voorbeeld van Zwitserland aanhalen. U hebt dat voorbeeld zelf vaak gebruikt. Het Zwitserse model is het beste model voor het spoor. Zwitserland telt 806 stations. In 2020 waren dat er 799. Er zijn daar 40 stations met minder dan 50 reizigers. Dat gaat over stations in de bergen, die moeilijk bereikbaar zijn. Het is dus niet zo simpel. In Zwitserland slaagt men erin om in een goed transport te voorzien voor iedereen. Waarom gaan wij hier dan over tot de schrapping van stations?

Hoe gebeuren die tellingen? Daar stel ik mij ook vragen bij. Hoe gebeuren de tellingen van het aantal mensen dat in een station opstapt?

01.08 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik hoef het hele verhaal niet meer te schetsen. Het gaat over de intentie tot het sluiten van een 20-tal haltes en het afschaffen van bepaalde P-treinen. Volgens de NMBS zou dat gebeuren om de commerciële snelheid te verhogen en om de stiptheid te verbeteren. Ik heb hierover de volgende vragen.

Welke zijn de betrokken haltes en de P-treinverbindingen die in het vizier worden genomen?

Kaderen de maatregelen in uw filosofie om steeds meer treinen aan het reizigerspubliek aan te bieden? Indien niet, wat zijn uw mogelijkheden om de eventuele beslissing van de NMBS te voorkomen? Zult u van die mogelijkheid gebruikmaken? Zult u eventueel nog in overleg treden met de NMBS?

Welke andere maatregelen stelt u zelf voor om de commerciële snelheid en de stiptheid te verhogen?

01.09 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, mesdames et messieurs, je voudrais vous annoncer une très bonne nouvelle, à savoir l'augmentation du nombre de trains dans le cadre du futur plan de transport.

Ik dank u voor uw vragen die mij de kans geven een stand van zaken mee te delen in het bijzonder belangrijke onderwerp van het volgende vervoersplan van de NMBS voor de periode 2023-2026. Na de goedkeuring van de visie 2040 en de ondertekening van de contracten tussen de spoorwegmaatschappijen en de federale Staat op 23 december 2022 is het vervoersplan de volgende concrete stap in de verdere uitbouw van het spoorwegaanbod. Het moet alle ambities weerspiegelen die zijn opgenomen in het openbaredienstcontract van de NMBS. Daar hebben wij het al uitgebreid over gehad.

Zoals u weet, voorziet het openbaredienstcontract dat wij met de NMBS hebben gesloten in een aanzienlijke uitbreiding van het spooraanbod: meer treinen en vroegere en latere treinen. Concreet willen wij met de NMBS tegen 2030 10 % meer treinen laten rijden en 30 % meer reizigers vervoeren. Die toename van het aanbod zal geleidelijk gebeuren. Het vervoersplan voor de periode 2023-2026 is de eerste stap. Het ontwerp daarvan is opgesteld door het directiecomité van de NMBS.

La SNCB m'a effectivement présenté la semaine dernière son projet de plan de transport pour les trois prochaines années. Ce projet reprend des propositions d'extension de l'offre allant, monsieur Arens, dans le sens de la Vision Rail 2040.

Ainsi, il est proposé que 175 gares bénéficient d'une augmentation de fréquence de l'offre et 119 d'une amplitude élargie le vendredi et le samedi, jours où il y a davantage de sorties et où un nouveau public doit pouvoir être accueilli dans les trains.

Concrètement, ce projet prévoit d'augmenter l'offre de trains de six millions de trains-kilomètres dans les trois ans, soit de plus de deux mille trains supplémentaires par semaine, ce qui, vous en conviendrez, est une perspective très positive conforme aux ambitions énoncées par le gouvernement de "faire du train la colonne vertébrale de la mobilité de demain".

Par ailleurs, des adaptations de certains schémas de dessertes sont envisagées pour améliorer la robustesse du plan de transport et donc la ponctualité des services.

J'ai accueilli tous ces éléments, qui sont le cœur de la proposition du plan de transport, très positivement.

Het vervoersplan 2023-2026 zal op vrijdag 31 maart 2023 ter goedkeuring worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS. In die raad van bestuur is een groot aantal van de partijen vertegenwoordigd die ook in deze commissie zetelen. Die hebben uiteraard inspraak in de inhoud van het vervoersplan. Het vervoersplan zal daarna ter goedkeuring worden voorgelegd aan de ministerraad.

Zoals vorige week in de pers werd gemeld, zoekt de NMBS ook naar oplossingen die de kwaliteit van de dienst kunnen verbeteren, met name de afschaffing van bepaalde spitsuurtreinen, zogenaamde P-treinen, die vandaag niet meer gerechtvaardigd zouden zijn, wat het mogelijk zou maken het materieel en personeel op andere plaatsen in te zetten. Er wordt ook gemeld dat er haltes zouden worden geschrapt omdat ze te weinig worden gebruikt, of omdat ze te dicht bij andere haltes liggen. Dit heeft terecht voor wat opschudding gezorgd.

Concernant cette hypothèse de suppression de desserte, les gains économiques ou en termes de vitesse commerciale qui m'ont été présentés par la SNCB me paraissent bien maigres, pour ne pas dire anecdotiques, au regard de l'impact négatif important pour les voyageurs qui n'auraient plus accès au train à partir de la gare la plus proche de chez eux, notamment en milieu rural, mais surtout, en termes d'image pour le train et pour la SNCB, au regard des moyens nouveaux que nous lui conférons et des ambitions de renforcement du service et de la volonté d'attirer de nouveaux voyageurs.

L'analyse réalisée illustre que des optimisations à la marge, en supprimant un arrêt ou un train ici ou là, sont peu probantes et ne permettent d'atteindre ni les gains d'efficacité escomptés, ni les améliorations de l'attractivité de l'offre attendues, sur lesquelles nous travaillons par ailleurs en engageant du nouveau personnel, en achetant de nouveaux trains, en réinvestissant dans le réseau. C'est ce que j'ai signifié à la direction de la SNCB, dont le conseil d'administration doit à présent se prononcer.

Monsieur Parent, dans le cadre de l'exercice qui a été réalisé, l'ouverture de nouveaux points d'arrêt est également envisagée. Nous l'avons prévu budgétairement comme une possibilité dans le cadre des nouveaux contrats, avec une série de points d'arrêt dont l'ouverture est envisagée clairement, ce qui figure aussi dans cette proposition de décision au conseil d'administration.

Je rappelle à ce sujet une disposition du contrat de service public, que je vais citer en néerlandais:

“De NMBS mag op basis van kosten-batenanalyses en in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer projecten voor de bediening van nieuwe stations opstarten. Bij de analyse wordt rekening gehouden met de volgende criteria: het aantal potentiële reizigers binnen een straal van twee kilometer van de geplande halte, eventuele plannen voor de verdichting of ontwikkeling van diensten rond de geplande halte die potentieel 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 bespaard worden, 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 - aanvullend of concurrerend - en de afstand tot het dichtstbijzijnde station, de reistijd om er te komen, en de bereikbaarheid per spoor van het bediende gebied. Plannen om de stationsbediening te verplaatsen of te schrappen worden volgens dezelfde methodologie onderbouwd.

Elk project met betrekking tot de bediening van een nieuw station of tot de stopzetting van de bediening van een bestaand station dat voortvloeit uit de paragrafen 2 en 3 van dit artikel, wordt voor overleg toegezonden aan de voogdijminister en de FOD Mobiliteit en Vervoer, en ter goedkeuring voorgelegd aan de ministerraad.”

C'est donc bien le Conseil des ministres qui a le dernier mot en toute hypothèse sur l'ouverture ou la fermeture de points d'arrêt.

Je partage l'objectif – et j'y travaille quotidiennement – d'améliorer la quantité et la qualité du service, la ponctualité, l'efficacité du système. J'encourage la SNCB à rechercher et à mettre en œuvre les solutions en la matière. Mais je retiens celles dont les résultats sont probants, ce qui n'est pas le cas

ici pour ce qui concerne les fermetures de points d'arrêt.

Si nous avons doté la SNCB d'un contrat de service public et de moyens supplémentaires garantis sur dix ans, c'est – comme nous le faisons depuis deux ans – pour faire rouler davantage de trains et rendre des services encore meilleurs aux citoyens, pas l'inverse.

Nous attendons du prochain conseil d'administration de la SNCB une proposition de plan de transport 2023-2026 ambitieuse, conforme au contrat que nous avons signé. C'est la proposition qui est sur la table: 2 000 trains en plus par semaine, plus de 2 millions de trains/kilomètre en plus dans les trois ans, une amplitude de service et une augmentation de fréquence des trains dans des dizaines de gares, en semaine comme le week-end.

Par contre, la fermeture de 22 points d'arrêt n'est évidemment pas envisageable dans ce cadre. Je suis très clair avec vous sur le sujet, comme je l'ai été avec la direction de la SNCB.

01.10 Jef Van den Bergh (cd&v): Bedankt voor uw vrij heldere antwoord over de stations en iets minder heldere antwoord op de vraag van het vervoersplan en de actueel geschrapte treinen die prioritair zouden moeten terugkomen alvorens er een nieuw vervoersplan kan worden ingevoerd. Het gaat om treinen tussen Antwerpen en Essen, van Antwerpen via Mortsel naar Brussel en richting de Kempen. Daar is de nood op een duidelijk perspectief heel urgent.

01.11 Minister **Georges Gilkinet**: Daarop zal ik antwoorden na de volgende vragen.

01.12 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik kijk uit naar dat antwoord.

Het tweede element van mijn repliek betreft het nieuwe vervoersplan en de mogelijke optie tot schrappen van een aantal haltes, stations en piekurtreinen. Ik begrijp dat u de stelling inneemt dat u dit niet zal toestaan. Dat is goed, maar dan vervalt er aan de aanbodzijde wellicht ook iets. Het plan dat momenteel door de directie is voorbereid, bevat waarschijnlijk een soort evenwicht van inkomsten en uitgaven, waarbij het schrappen van een aantal haltes, stations en treinen extra aanbod kan creëren. Als u niet toestaat dat er bepaalde dingen geschrappt worden, zal men weer voor extra middelen komen aankloppen. Dit is een open vraag.

Een element in uw antwoord stoort mij een beetje, namelijk de stelling dat verschillende partijen een vertegenwoordiger hebben in de raad van bestuur. Dat is niet correct. Verschillende partijen hebben mee iemand aangeduid voor de raad van bestuur, maar mensen in de raad van bestuur zitten daar in de eerste plaats om het belang van de spoorwegmaatschappij en de gezondheid van het spoorbedrijf in het oog te houden. Ze zijn mogelijk politiek benoemd, maar zij zitten daar in de functie van lid van de raad van bestuur, en niet vanuit hun politieke functie, om het maatschappelijk belang als prioriteit voor ogen te houden. Dat is toch wel een andere rol. U kan niet zomaar stellen dat zij daar de politiek moeten vertegenwoordigen. Zij moeten daar in eerste instantie zorgen dat de NMBS als een goed functionerend bedrijf draait.

01.13 Josy Arens (Les Engagés): Merci monsieur le ministre pour votre réponse. Bien sûr, comme d'autres collègues, j'aurais souhaité que vous citiez les points et les gares supprimés, mais aussi les points et les gares ayant rouvert. Que cela donne-t-il dans une province telle que la province de Luxembourg, qui est ma province, un peu en-dessous de Namur? Il m'arrive souvent de dire que le train Gilkinet s'arrête à Namur, mais j'espère qu'il va quand même continuer à aller jusqu'à Arlon et Luxembourg! Sinon, nous serons dans l'obligation de demander aux Luxembourgeois d'aller jusque Bruxelles, si cela continue.

Vous avez l'habitude de dire que tout va très bien dans le meilleur des mondes. J'aimerais bien vous croire, mais je reposerai, malgré tout, des questions tant que je n'aurai pas la certitude quant aux points et aux gares concernés en province du Luxembourg. Y en a-t-il ou n'y en a-t-il pas? Vous avez dit que le gouvernement – autrement dit vous, en tant que ministre de tutelle – avait le dernier mot. Dès lors, le conseil d'administration peut décider, mais nous sommes face à un contrat de service public. Si j'ai bien compris, vous allez respecter les parlementaires qui vous ont interrogé aujourd'hui et qui continueront à vous interroger.

Les services publics, ce sont des missions qu'il faut remplir, même si le public n'est pas très nombreux. Je rappelle que la province de Luxembourg est une province périphérique qui a besoin de moyens de transport performants autres que les vélos. C'est très bien, le vélo, mais je me vois mal faire Attert-Bruxelles à vélo, du moins pas encore tout de suite! J'aimerais également que les services soient des services de qualité. Vous vous êtes rendu, à l'occasion de l'opération *Wallentrain*, sur le terrain, et c'est une bonne chose qu'un ministre se rende sur le terrain. Vous voyez que je suis également d'accord avec vous lorsque vous menez de belles opérations!

Néanmoins, je voudrais quand même savoir ce qui va se passer dans la province de Luxembourg. Je suis allé la semaine dernière me rendre compte du fonctionnement des bus au Grand-Duché de Luxembourg. Dans ce pays, les bus sont gratuits et qu'ai-je vu? Il y avait plein de bus à 19 h, à 20 h ou à 21 h, mais la majorité des bus que j'ai vus circuler dans les rues de la ville où je me trouvais étaient vides! Lorsque j'ai demandé pourquoi, on m'a répondu que si vous vouliez réellement développer ces transports en commun, vous devez avoir des bus disponibles régulièrement. Idem pour les trains.

Que s'est-il passé il y a quelques décennies dans nos villages? Les bus – je prends comme exemple le bus, même s'il ne s'agit pas de votre matière – étaient peu fréquentés. On comptabilisait les usagers des bus et on supprimait ensuite les bus. En fin de compte, il n'y avait quasiment plus de transports en commun en milieu rural. Ici, je me bats avec d'autres de la province de Luxembourg, qui est province périphérique à faible densité de population, et j'espère vraiment que les transports en commun vont s'y développer afin que nous puissions nous déplacer sans nécessairement prendre la voiture, ce que nous sommes obligés de faire jusqu'à présent.

01.14 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de minister, ik vind het een beetje vreemd dat u en een aantal collega's die duidelijk niet over een lijst van mogelijk betrokken stations beschikken, nu al bij voorbaat zeggen dat elke denkoefening in de richting van een eventuele sluiting van een station bij voorbaat principieel onmogelijk is. U hebt echter wel geciteerd uit een uitgebreide methodologie om die stations te selecteren. Daarbij is niet alleen het aantal reizigers van tel, maar kan ook een onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds een klein station met weinig reizigers waar kilometers in de omtrek geen enkele andere vorm van openbaar vervoer is, waardoor dat kleine station behoort tot de ruggengraat van het openbaar vervoer, dat het spoornet is, en anderzijds een klein station dat gelegen is dicht bij, zelfs op wandel- of fietsafstand, een ander station met een veel groter aanbod. In dat geval is dat laatste kleine station geen onderdeel van de ruggengraat van het openbaar vervoer, maar is het er een vingerkootje van.

Men kan zich dan ook de vraag stellen of het de taak van de NMBS is om tot in het kleinste gehucht treinen te laten rijden, zelfs als daar vlakbij een beter treinaanbod is. Men zou in die gevallen ook kunnen kijken naar De Lijn in Vlaanderen en de TEC in Wallonië. Wij hebben ook openbaarvervoermaatschappijen die met bussen rijden. Dat is goedkoper, vereist minder capaciteit en is ook flexibeler. Misschien kan men met de opheffing van een station zelfs in een beter alternatief voorzien, bijvoorbeeld een bus die met een hogere frequentie rijdt dan een grote trein die maar een keer per uur of om de twee uur stopt en in de weekends maar een keer in de voormiddag en een keer in de namiddag.

Ik sta voor 100 % achter de doelstelling van de uitbreiding van het aanbod en het reizigersaantal, maar als u sowieso bij voorbaat uitsluit dat men nog maar die denkoefening mag maken, dan vrees ik dat de kans bestaat dat u zichzelf en de reiziger in de voet schiet. Misschien leidt uw principieel verzet er zelfs toe dat de doelstelling van 10 % extra aanbod en 30 % meer reizigers verderaf komt te liggen dan dichterbij. Mijn partij vindt het openbaar vervoer cruciaal om vervoersarmoede tegen te gaan, dus een klein station zonder alternatieven moet openblijven, maar ik vind wel dat wij het verplicht zijn aan de reizigers en aan onszelf om te kijken of dat geldt voor elk klein station. Men kan toch niet blind blijven voor een situatie waarin er wel alternatieven zijn en misschien betere alternatieven, waardoor men de middelen elders kan inzetten en men dus voor meer mensen een beter treinaanbod kan organiseren. Daar is het ons toch allebei om te doen.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u minstens de openheid van geest hebt om de oefening van de raad van bestuur af te wachten. En laten wij dan samen kijken of er met die methodologie een goed onderbouwd voorstel wordt gedaan. Als dat niet het geval is, klasseren wij dat verticaal. Als er wel iets

voor te zeggen valt, moeten wij deze afweging durven te maken, in het belang van de reizigers.

01.15 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je renvoie à l'écrit pour les collègues, dont M. Arens, qui n'auraient pas été très attentifs. Quand on dit qu'il n'y aura pas de suppression de points d'arrêt, *a fortiori* cela vaut aussi pour la province dont est issu M. Arens, à moins que l'on me démontre le contraire. C'est sans doute plus porteur de faire vivre de mauvaises nouvelles même si elles sont démenties en séance ici, mais c'est dommage pour le débat. En effet, comme vous l'avez très clairement souligné, monsieur le ministre, il y aura un accroissement de l'offre dans le prochain plan de transport avec une augmentation ambitieuse de 2 000 trains supplémentaires par semaine. On peut vraiment s'en réjouir. Vous avez aussi été très clair sur la question des points d'arrêt. Il s'agit de sortir du cercle vicieux pour entrer dans un cercle vertueux par rapport à l'offre ferroviaire. Je me réjouis également de l'ouverture de nouveaux points d'arrêt. Dans ce cadre-là, on sera certainement à la recherche de potentialités et d'opportunités pour la SNCB. C'est ce qu'on souhaite pour le rail en Belgique et notamment du côté des agglomérations.

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

La question de la suppression de certains points d'arrêt est une thématique qui nous passionne et qui nous inquiète énormément à chaque fois qu'une annonce se fait, surtout quand elle est soudaine. Le 20 janvier 2021, ma collègue Mélissa Hanus vous interrogeait sur ce sujet-là. Vous lui répondiez alors qu'aucune fermeture de gare ni de point d'arrêt ne se ferait sous cette législature. Vous me l'aviez également affirmé à la fin de l'année dernière quand les syndicats de ma région avaient fait un mouvement de grogne parce qu'une telle annonce était parue dans la presse.

Aujourd'hui, la question est de savoir comment tenir parole. Je constate que votre discours n'a pas changé. Je suis contente de vous entendre dire qu'il n'est pas question de supprimer ces 22 points d'arrêt. Nous sommes d'accord, ce serait un très mauvais signal à l'égard des navetteurs et, surtout, de ceux qui viennent, comme ma collègue Mélissa Hanus et moi-même de zones rurales. En effet, les améliorations ne peuvent se faire en laissant des navetteurs à quai.

01.17 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord was duidelijk. U wilt geen sluiting van die stations.

Ik had dat antwoord verwacht. Het is politiek de gemakkelijkste piste. U wint immers geen schoonheidsprijzen met het sluiten van haltes. Ik vind het wel jammer dat er geen bereidwilligheid is om het voorstel zelfs nog maar te onderzoeken, zeker de context kennende. Onze begroting is barslecht. We hebben de slechtste begroting van Europa. We zitten aan 480 miljard euro overheidsschuld en elke dag komt er 80 miljoen euro schuld bij. Tussen het begin en het einde van deze vergadering zal er ongeveer 10 miljoen staatsschuld bijgekomen zijn.

Als een structureel verlieslatend overheidsbedrijf dan zegt dat het misschien eens moet onderzoeken of het niet de moeite zou kunnen zijn om eventueel enkele haltes te sluiten waar er 7, 10 of 15 mensen of in het weekend zelfs 0 opstappen en dat idee alleen al op een duidelijke njet stuit, dan vind ik dat weinig verantwoord. Dat is tekenend voor het ontbreken van enig urgentiebesef van de financiële toestand van het land, maar ook van het financiële traject dat de NMBS onder Vivaldi aan het rijden is.

Ik vind het positief dat enkele leden van de meerderheid, tenminste ter linkerzijde aan de Vlaamse kant, daarop genuanceerder reageren. Ik heb daar respect voor. Sommige collega's maken zich vandaag zorgen over 20 haltes zonder reizigers en noemen het schandalig dat het idee van een sluiting wordt overwogen. Ik breng u graag in herinnering dat elke afscheidnemende CEO van de NMBS van de laatste 10 jaar ons heeft gewaarschuwd dat de NMBS afstevent op een Sabenas scenario bij het uitblijven van grondige hervormingen. Die hervormingen zijn er in deze legislatuur helemaal niet. Ik verwijs naar de arbeidsvoorwaarden en de implementatie van het vierde spoorwegpakket.

Als we zo verder doen en als de NMBS in 2032 crasht bij de openstelling van de markt, wat ik al herhaaldelijk heb voorspeld, dan gaat het niet over 20 haltes, maar over 500 stations. Ik vrees dat sommigen de komende jaren nog ferm zullen schrikken wanneer ze van hun groene wolk afdalen en hun voetjes weer in de echte wereld neerplanten.

01.18 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is een goede zaak dat er voor u geen stations moeten sluiten. Het is in deze discussie belangrijk om goed te beseffen dat een sluiting een achteruitgang is. Dit is het verhaal van kip en ei. Als we vroeger op de luchthaven spraken over fietspaden, wilde men die niet aanleggen omdat er geen fietsers waren. Als men wil dat er fietsers zijn, moet men wel eerst fietspaden aanleggen. Met de treinen is het net zo. Men moet zorgen voor een goed aanbod en dan zullen er reizigers zijn.

Het verbaast mij dat cd&v in alle talen voor het platteland kiest, maar wel ook voor de afbouw van de kleine stations. Het zijn namelijk net de mensen die op het platteland wonen en al moeite hebben om het openbaar vervoer te gebruiken die daardoor getroffen zullen worden. Wij zijn voor het Zwitserse model, voor goede verbindingen met trein, tram en bus, en voldoende openbaar vervoer opdat iedereen dat kan gebruiken. Daar moeten natuurlijk genoeg middelen voor zijn. U weet dat wij vroeger al hebben gepleit voor meer middelen voor een goed transport en goed openbaar vervoer. Dat is natuurlijk wel een probleem. Ik ben blij met wat u zegt, maar ik vrees wel dat er in de raad van bestuur nog discussie zal zijn. Iedereen heeft het hier altijd over tekorten, ontbrekende treinverbindingen en afgeschafte treinen, maar anderzijds gaat men wel akkoord met de sluiting van stations. Dat begrijp ik niet.

01.19 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u hebt een heel uitgebreid antwoord gegeven, zonder de details over de betrokken haltes en treinverbindingen. Ik heb daar begrip voor, want daarover zal er nog wel duidelijkheid komen. Veelzeggend was wel dat u de hakken in het zand zet. U zet de hakken in het zand en geeft aan dat u uw opmerkingen hebt gegeven inzake negatieve beeldvorming per activiteit. Dit botst volledig met wat u in het verleden vertelde en met de intenties die u kenbaar maakte. U hebt de opmerkingen doorgegeven aan de raad van bestuur en wacht nu af. Daarna moet het langs de ministerraad, die het laatste woord heeft. U maakt zich dus sterk dat men dit niet zomaar zal laten passeren. Dat is opvallend, want aan de beheersovereenkomst werd lang gewerkt. Ik herinner mij dat wij in het halfroond de beheersovereenkomst hebben besproken. Ik heb toen opgemerkt dat die overeenkomst de mogelijkheid openliet om – in tegenstelling tot wat u in het verleden vertelde – wel degelijk loketten en stations te sluiten. We zijn nu minder dan drie maanden verder en het is zover. Er is nu weer een nieuwe botsing tussen de visie van de raad van bestuur en de directie van de NMBS enerzijds en u anderzijds. Ik stel vast dat er niet alleen daar een verschil is, maar dat er blijkaar ook partners van u in de meerderheid zijn die zich vragen stellen en niet op dezelfde lijn zitten als u. Ik kan dat alleen maar betreuren, maar het verwondert mij niet echt. Men zag dit van ver aankomen.

Le **président:** Comme il se doit dans un débat d'actualité, les députés de groupes qui n'ont pas posé de question peuvent s'exprimer dans les répliques, y compris les chefs de groupe. Monsieur Piedboeuf, je sens que vous êtes dans cette catégorie.

01.20 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le président, j'ai écouté tout ce que mes collègues ont dit, et qui était bien intéressant.

Mon intervention porte sur un point latéral par rapport au plan de transport. Je veux parler des nombreux hectares dont la SNCB et/ou Infrabel sont propriétaires; il s'agit de gares abandonnées, d'anciens lieux de réparation, etc., sortis des zones d'activité, qui sont en déshérence, parce que ce sont souvent des sites pollués. J'ai déjà interrogé le ministre, qui m'a répondu à ce sujet.

Ces lieux sont sortis du cadre économique. Or, on parle de supprimer l'artificialisation des sols d'ici 2050. Il serait donc temps que la SNCB dépollue ces sites et les remette dans le circuit économique. De nombreux opérateurs voudraient pouvoir en bénéficier. Il y en a un célèbre en province de Luxembourg qui est connu d'Infrabel: c'est CML, qui fabrique des machines que nul autre ne fabrique dans le monde, et qui est souvent sélectionné. Il souhaite s'installer sur une zone où il y a des rails, et il n'y a pas moyen parce que le site est pollué, etc.

Monsieur le ministre, j'insiste sur ce point, qui ne concerne pas directement le plan de transport: il faudrait gérer activement les biens, et notamment ceux qui sont pollués, pour les dépolluer et les remettre dans le circuit, parce que tout le monde en a besoin.

Le **président:** Ceci clôture ce débat d'actualité sur un point important. Je ne doute pas que chacun restera attentif à son évolution.

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

02 **Samengevoegde vragen van**

- Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het herstel van het treinaanbod en de treinstiptheid in station Mortsel-Oude God" (55034368C)
- Peter De Roover aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen de Antwerpse rand en Brussel" (55034381C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende treinproblemen in de provincie Antwerpen" (55034755C)
- Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afgeschafte treinen op lijn 12 (Essen-Antwerpen)" (55035356C)

02 **Questions jointes de**

- Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rétablissement de l'offre de trains et de la ponctualité en gare de Mortsel-Oude God" (55034368C)
- Peter De Roover à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre la périphérie anversoise et Bruxelles" (55034381C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes de train persistants dans la province d'Anvers" (55034755C)
- Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains supprimés sur la ligne 12 (Essen-Anvers)" (55035356C)

02.01 **Gitta Vanpeborgh** (Vooruit): Mijnheer de minister, op woensdag 14 februari, Valentijnsdag, was ik op weg naar het Parlement en wou ik net als heel wat andere treinreizigers de trein naar Brussel nemen. Het treinaanbod op de betreffende lijn werd begin vorig jaar teruggeschroefd van twee treinen naar één trein per uur per rijrichting. Die inkrimping is vandaag helaas nog steeds van toepassing. Daarbij komt ook nog eens dat die ene trein per uur vaak te laat komt of afgeschaft wordt.

Dat was ook zo op die fameuze ochtend van 14 februari voor de treinen in beide rijrichtingen. De aangekondigde treinen stopten niet en raasden telkens het station voorbij. Na anderhalf uur stopte er dan toch een trein, met zeer weinig wagons. De massa wachtende treinreizigers kon ternauwernood opstappen. De liefde voor de NMBS en voor u was op die Valentijnsochtend toch ver te zoeken.

Mortsel ligt in een regio met een heleboel mobiliteitsproblemen en we proberen Mortselaars en inwoners van de zuidrand ervan te overtuigen gebruik te maken van alternatieve vervoersmiddelen. De inperking van het aantal treinen en vooral de onvoorspelbaarheid van de dienstregeling maken de mensen boos, waardoor ze opnieuw in de richting van de auto worden gedreven. Ik stel daarom voor de derde keer mijn vragen aan u, totdat ik zicht heb op een perspectief.

Wat is de stand van zaken op vlak van de aanwervingen? Indien de aanwervingen niet vlotten, is het dan mogelijk om personeel te detacheren van andere regio's? Wanneer kunnen de treinreizigers in het station Mortsel-Oude God opnieuw rekenen op twee treinen per uur in elke rijrichting? Kunt u ons tenminste garanderen dat die ene trein per uur effectief rijdt en op tijd is?

Mijn tweede vraag gaat over de lijn 12 Essen-Antwerpen. Ik hoop dat het probleem hiermee niet personeelsgerelateerd is. Ik heb een aantal mails van boze treinreizigers gekregen over afgeschafte treinen op dat traject. De aanleiding zijn weliswaar de werken die door Infrabel zullen worden uitgevoerd in 2023. Enerzijds vernieuwt TUC Rail in opdracht van Infrabel de bovenleiding tussen Antwerpen Noorderdokken en Ekeren en, anderzijds, worden er ook saneringswerken aan de overwegen en bovenleidingen uitgevoerd. Het treinverkeer zal worden onderbroken gedurende een aantal weekends. Geen nood echter, er zal een aangepaste treindienst zijn en er zullen vervangbussen worden ingelegd.

Mijnheer de minister, daar knelt het schoentje. Sinds begin 2022 rijden er tijdens het weekend vaak geen treinen tussen Antwerpen en Essen. Er zijn vervangbussen, waar er echter een probleem mee is. De vaststelling is dat de vervangbussen vaak een uur trager zijn dan de trein. Ze vergeten al eens een halte of raken de weg kwijt. In het station kan men daarover nog wel informatie vinden, maar elders niet.

Momenteel is men bezig met het opstellen van een radicaal duurzaam mobiliteitsplan. Men stelt zich de vraag of er niets kan verbeteren aan de situatie. In het andere geval staan wij immers met de rug tegen de muur. De mensen zullen op die manier het openbaar vervoer de rug toekeren.

Ten eerste, wie legt de vervangbussen in? Is dat de NMBS in samenwerking met een privéfirma?

Ten tweede, waarom rijden die bussen een uur trager dan de trein of vergeten ze al eens een halte? Waar loopt het precies mis?

Ten derde, wat gebeurt er wanneer het misloopt? Waar kunnen de betrokkenen telefonisch terecht?

Ten slotte, wanneer zal de situatie op lijn 12 worden genormaliseerd qua treinverkeer?

Ik dank u alvast voor de antwoorden op beide vragen.

02.02 Peter De Roover (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals bij de andere vraagstellers is de vraag ook door mij al gesteld. Wie weet, moet ze nog worden gesteld. De volhouders winnen echter.

Een stad als Mortsel – officieel een stad – heeft veel mensen en inwoners aangetrokken net omdat er in principe een goede verbinding naar Antwerpen en Brussel is. Dat biedt veel pendelaars een mooie mogelijkheid om de wagen te laten staan. De ‘tijdelijke’ maatregel om twee aansluitingen naar één aansluiting per uur terug te brengen, is dan ook geen reclame voor uw bedrijf, op die drukke en misschien wel belangrijkste lijn. Daarenboven zijn de aansluitingen vaak erg krakkemikkig en soms lamentabel. Ik verwijs naar de daarnet al aangegeven afschaffingen en vertragingen. De mensen kunnen daardoor hun afspraken in Brussel of thuis niet nakomen, met alle ellende van dien.

We hebben hierover al een aantal keren vragen gesteld. We kregen daar antwoorden op die weinig bevredigend waren. U hebt wel een aantal zaken aangekondigd. Ik had u vandaag graag een aantal vragen gesteld over de gang van zaken.

In uw antwoord van 17 januari gaf u aan nog te wachten op de resultaten van de telling van oktober 2022 over het aantal reizigers in Mortsel-Oude God. Hebt u die ontvangen? Zo ja, kunt u die meedelen?

U gaf aan dat het tijdstip waarop de tweede IC-verbinding Antwerpen–Mortsel-Oude God–Brussel opnieuw zal worden ingevoerd afhankelijk is van de beschikbaarheid van het personeel, maar dat u een actieplan had opgesteld. Kunt u een stand van zaken geven van het aantal aanwervingen en uw actieplan?

Kunt u nu meedelen wanneer u de reizigers in Mortsel opnieuw die tweede verbinding per uur kunt aanbieden?

02.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het zal u niet verbazen dat ik mij bij deze vraag aansluit, omdat de problemen in de provincie Antwerpen en het gebied daarrond en in de Kempen blijven aanhouden. Vertragingen en afgeschafte treinen blijven op regelmatige basis voor frustraties zorgen, zo ook in Mortsel-Oude God.

Met onze partij wilden wij op 14 februari, op Valentrein, de pendelaars een hart onder de riem steken voor de ecologische keuze die zij regelmatig maken. Net op die dag was de situatie echter opnieuw problematisch. De aangekondigde treinen reden gewoon door. Het was meer dan een uur wachten op een trein die alsnog zou rijden, maar die kon de ondertussen aangegroeide massa op het perron niet meer aan.

Mijnheer de minister, ik denk dat u het met mij eens zult zijn dat pendelaars heel vaak heel veel begrip kunnen opbrengen voor een eventueel moeilijke situatie of voor eventuele personeelsproblemen, waardoor bepaalde treinen niet kunnen rijden. Dat geldt ook voor minder stipte treinen door problemen op het traject. Waar een pendelaar het echter veel moeilijker mee heeft, is het feit dat hij in 90 % van de gevallen in het ongewisse blijft. Er is op die momenten weinig of slechts heel gebrekkige informatie

voor de pendelaar die op zijn trein staat te wachten. Ik wil oprecht geloven dat de NMBS doet wat ze kan en dat u een minister bent die de NMBS aanspoort om dat ook te doen, maar ik begrijp ook de reiziger die dat op het terrein hoe langer hoe minder zo aanvoelt. Daarom heb ik een aantal vragen voor u.

Ten eerste, wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot het herstellen van de normale dienstverlening in de provincie Antwerpen? De heer Van den Bergh heeft er in de vorige discussie ook naar verwezen.

Ten tweede, wanneer zal Mortsel-Oude God zijn tweede trein per uur terugkrijgen? De vorige twee collega's hebben verwezen naar het feit dat er nogal wat opstappers zijn in dat station.

Ten slotte heb ik nog een heel belangrijke vraag. Waarom slaagt de NMBS er niet in om in deze periode van veelvuldige vertragingen, verkorte samenstellingen en afgelastingen adequaat te communiceren naar haar reizigers?

02.04 Minister **Georges Gilkinet**: Collega's, ik antwoord dus ook een beetje op de vorige vraag van de heer Van den Bergh.

Ik dank u voor de verschillende vragen over dit onderwerp en ik weet dat ik er wellicht nog zal krijgen, maar ik heb antwoorden. Mijn kabinet, de NMBS en Infrabel blijven de situatie op de voet volgen en doen er alles aan opdat de reiziger opnieuw op zijn of haar trein kan rekenen in de regio. Ik kan jammer genoeg nog niet antwoorden op de vraag wanneer de dienstverlening in en rond Antwerpen opnieuw volledig gegarandeerd zal zijn. Ik doe er alleszins alles aan opdat dit zo snel mogelijk in orde komt. Het hangt hoofdzakelijk af van de versnelde aanwervingen door de spoorbedrijven, die volop bezig zijn.

Ondanks de moeilijke arbeidsmarkt zijn er, specifiek voor Antwerpen, de afgelopen maanden 33 treinbegeleiders en 17 treinbestuurders gestart. Er wordt nationaal volop gerekruteerd, waardoor er tegen de zomer een gevoelige stijging van het inzetbare effectief van treinbegeleiders zal zijn.

De aanwervingen in de regio Antwerpen blijven wel moeilijk verlopen wegens een sterke concurrentie op de arbeidsmarkt, bijvoorbeeld met de haven van Antwerpen. Daarom wordt onderzocht of men kan schuiven met de werklust.

Daarnaast volgen de NMBS en Infrabel de stiptheid van het treinverkeer op lijn 25 dagelijks op. Ze hebben op mijn vraag een gezamenlijk actieplan voor de verbetering van de stiptheid ontwikkeld. Dit plan bevat een aantal concrete acties op korte en langere termijn. Een aantal acties is in uitvoering. Andere vergen grote investeringen en zijn gericht op de langere termijn. De uitvoering van dit plan wordt door het management van beide maatschappijen opgevolgd.

Er vonden inderdaad reizigerstellingen plaats. De NMBS zegt mij dat de verwerking daarvan nog bezig is.

Mevrouw Buyst, de communicatie is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Ik heb de NMBS gevraagd om een oplossing uit te werken met het oog op een betere communicatie met de reizigers. Dat is de basis van een goede dienstverlening.

Mevrouw Vanpeborgh, u had ook vragen over de lijn Essen-Antwerpen. In geval van werken met een aangekondigde lijnonderbreking wordt ruim op voorhand met Infrabel bekeken wat de impact is. Vervolgens wordt nagegaan op welke manier het treinverkeer het best kan worden bijgestuurd. Soms kunnen treinen via een andere reiweg worden omgeleid. In de meeste gevallen is er echter geen andere optie dan het inleggen van vervangbussen. Er wordt telkens gezocht naar een aanvaardbare overstaptijd tussen de trein en de bus.

De vervangbussen doen hetzelfde traject aan als de treinen die ze vervangen: iedere voorziene treinhalte wordt ook aangedaan per bus. Op die manier wordt voor alle reizigers in een alternatief voorzien bij werken. Helaas is de reistijd wel langer dan per trein, omdat de reis tussen twee haltes over de weg langer is dan per trein op een eigen bedding.

De dienstregeling van de geplande vervangbussen bij werken wordt gecommuniceerd via de

routeplanner van de NMBS. Een kwalitatieve busdienst staat ook voorop. Dat betreft onder meer de strikte naleving van de dienstregeling op het hele traject en aan de geplande haltes, zodat de passagiers de bus of hun aansluiting in een ander station niet missen. De NMBS evalueert de prestatie van de betrokken busfirma na afloop van iedere busdienst. Dat gebeurt aan de hand van feedback van het NMBS-personeel en reizigers. Indien er zich problemen hebben voorgedaan, worden er oplossingen gezocht met de busfirma.

02.05 Gitta Vanpeborgh (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben teleurgesteld in uw antwoord. Als ik vraag wanneer, antwoordt u “zo snel mogelijk”. Ik weet dus niet wanneer, want ik krijg geen tijdstip. Ik heb ook cijfers gehoord over het personeel, maar ik heb geen andere cijfers gehoord dan de cijfers die ik vorige keer gehoord heb in antwoord op mijn vraag. Misschien ben ik verkeerd, maar ik zie daar niet de vordering die er zou moeten zijn.

U zegt dat de NMBS de stiptheid opvolgt en dat is goed. De stiptheid verzorgen, is echter nog beter.

Ik kan alleen maar besluiten dat we elke maand zullen terugkomen met deze vraag, hopend dat het de zaken kan bespoedigen en dat we opnieuw de twee treinen per uur hebben per rijrichting of tenminste een trein die stipt rijdt.

Wat de vraag over de S12-lijn naar Antwerpen betreft, zegt u dat de reistijd per bus langer is en dat begrijp ik. Maar dat bussen niet komen opdagen, dat mag niet. Punt.

U zegt ook dat er een evaluatie plaatsvindt en dat er naar oplossingen wordt gezocht. Blijkbaar is dat in de praktijk toch niet zo vanzelfsprekend. Wij zullen dit blijven opvolgen, en zolang er problemen zijn, zullen wij daar ook vragen over blijven stellen. Wij willen zeker een ernstigere evaluatie, en ernstigere oplossingen.

Ik dank u alleszins voor uw antwoorden, al waren ze wat teleurstellend.

02.06 Peter De Roover (N-VA): (...)

02.07 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Roover, voor uw repliek heb ik nog een bijkomend element van antwoord. De NMBS zegt mij dat de cijfers van de reizigerstellingen vanaf vandaag online staan. U kunt die terugvinden op de site van de NMBS. Ik kan u de juiste link bezorgen.

02.08 **Peter De Roover** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, u ziet wat een beetje oogcontact kan doen. Meteen komt er vooruitgang in het dossier.

In alle ernst, ik kan alleen zeggen dat het antwoord voor de betrokken reizigers in Mortsel absoluut teleurstellend is. Het blijft min of meer hetzelfde: het komt ervan, maar ik weet niet wanneer; vraag het volgende maand nog eens. Dat zullen wij natuurlijk doen. Uw antwoord, mijnheer de minister, is een zoethoudertje, maar dan wel een zuur zoethoudertje.

Er wordt ook personeel gerekruteerd, maar of dat een effect heeft op de dienstverlening, mogen wij ook niet vernemen. Dan weet ik niet wat de hele bedoeling is.

Ik wil er toch op wijzen dat het betrokken station net niet in het eerste kwart van de meest bezochte stations zit. Ongeveer 75 % van de stations telt dus minder reizigers, volgens de cijfers van voor de ingreep.

Veel mensen neigen nu opnieuw over te stappen op de auto om zich te verplaatsen. Dat is niet alleen een slechte zaak voor de mobiliteit op de wegen, maar ook voor de NMBS. Zeer veel mensen hebben ervoor gekozen om zich te vestigen in de buurt van een station op die lijn, omdat zij erop rekenden zich op die manier op een min of meer aangename, min of meer betrouwbare en ecologische wijze te kunnen verplaatsen naar hun werk. Nu moeten zij echter vaststellen dat dit niet gegarandeerd wordt,

uitgerekend onder het beleid van een groene minister van Mobiliteit. De ironie zal u niet ontgaan, hun ook niet trouwens.

02.09 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in een land met zoveel files als België is het terecht dat de vivaldicoalitie, met u als minister van Mobiliteit, ervoor gekozen heeft om eindelijk, na jaren, terug te investeren in de NMBS en Infrabel, onze spoorwegmaatschappijen. Ik vind het dan ook maar logisch dat diezelfde NMBS, die treinen op de sporen zet, ervoor zorgt dat die treinen ook rijden. Ik sluit mij in die zin aan bij de teleurstelling uitgesproken door mevrouw Vanpeborgh en de heer De Roover. Nog altijd hebben we in deze casus geen datum voor de herinvoering van die tweede trein per uur naar Mortsel. Wij als parlementsleden en u als minister moeten er bij de NMBS op aandringen dat die oorspronkelijke dienstverlening, waarnaar de heer Van den Bergh verwees in de voorgaande discussie, zo snel mogelijk terug in orde gemaakt wordt. Daarop moeten wij blijven hameren. Die ambitie moeten de spoorwegmaatschappijen vooropstellen.

Een tweede punt waar ik nog even bij wil blijven stilstaan, is de communicatie. Ik heb mijn oor eens te luisteren gelegd bij enkele werknemers van de NMBS. Zij vertellen mij dat de communicatie dikwijls stroef loopt omdat de regio's met verschillende softwareprogramma's werken, die blijkbaar niet op elkaar afgestemd raken. Sta me toe om daar heel veel vraagtekens bij te plaatsen. Ik zal dat overigens verder onderzoeken. Daartoe heb ik alvast een schriftelijke vraag ingediend over de technische aspecten van die communicatie. Als we daarin ook verbetering kunnen aanbrengen, dan denk ik dat wij aan de reizigers, wiens geduld regelmatig op de proef gesteld wordt, de boodschap kunnen geven dat de communicatie op zijn minst waarheidsgetrouw is, en niet slechts correct is twee minuten voordat de reiziger op het perron aankomt. Dat wordt dus zeker vervolgd.

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Bergh, aangezien de minister een deel van zijn antwoord had voorbehouden voor de samengevoegde vragen, hebt u nu recht op een repliek.

02.10 Jef Van den Bergh (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik nu pas een antwoord heb gekregen op de vraag die ik in het voorgaande debat heb gesteld. Bedankt om mij het woord te verlenen voor mijn repliek.

Mijnheer de minister, u geeft een aantal elementen weer die al verschillende maanden naar voren worden gebracht, zoals een versnelde aanwerving en de mogelijke verschuiving tussen depots onderling om bepaalde diensten uit te voeren. Die werden vóór de zomer van 2022 ook al aangekondigd.

Eenzijds is het een goede zaak dat er 33 treinbegeleiders en 17 treinbestuurders voor Antwerpen zijn aangeworven. Anderzijds zijn er ook werknemers vertrokken, maar daarover spreekt u niet. Hoeveel werknemers zijn er vertrokken? Helpt de betreffende maatregel daadwerkelijk om een antwoord te bieden op de nijpende tekorten? Vandaag hebben we nog altijd geen perspectief op een terugkeer van de geschrapte treinen. Dat frustreert me al heel lang. Sinds maart vorig jaar hebben we dat elke maand aangekaart, hetzij in de plenaire vergadering, hetzij in de commissie, rechtstreeks bij de NMBS en bij u als voogdijminister. Zolang de geschrapte treinen niet opnieuw rijden, klinkt spreken over extra treindiensten, een nieuwe dienstregeling, een nieuw vervoersplan, miljoenen extra treinkilometers, nieuwe treinen en een verhoogde amplitude zeer hol. *First things first*, laat ons alles op alles zetten om de geschrapte treinen zo snel mogelijk opnieuw te laten rijden.

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

03 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de NMBS-parkings voor de spoorwegpolitie" (55034552C)

03 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des parkings de la SNCB pour la Police des chemins de fer" (55034552C)

03.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de ingediende vraag.

De NMBS heeft besloten om vanaf 1 januari 2023 het gratis gebruik van haar parkings voor de operationele leden van SPC af te schaffen. Met deze beslissing wil de NMBS haar parkeerbeleid omtrent particuliere voertuigen van haar personeel en partners harmoniseren. Het personeel van de NMBS, Infrabel en Securail heeft immers al geen vrije toegang meer tot de parkeerterreinen van de stations.

Heeft de minister kennisgenomen van deze beslissing van de NMBS?

Acht de minister deze beslissing een goede zaak voor de onderlinge samenwerking tussen de NMBS en de spoorwepolitie?

03.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de NMBS heeft inderdaad beslist om privévoertuigen van de spoorwepolitie die voor privégebruik dienen niet langer gratis toe te laten tot haar parkings. Deze beslissing is gebaseerd op de uniformering van het interne parkeerbeleid van de NMBS. Ik benadruk dus dat alle geregistreerde dienstvoertuigen wel nog steeds gratis worden toegelaten tot de parkings.

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

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

04 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vervangen van de borden met plaatsnamen in stations" (55034710C)**

04 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement des panneaux de gare" (55034710C)**

04.01 **Frank Troosters** (VB): *Mijnheer de minister, in het station van Opwijk werden recent op de perrons de blauwe naamborden met de vermelding 'OPWIJK' vervangen door nieuwe borden. Nochtans leek er niets mis te zijn met de borden die er aanvankelijk stonden.*

1. Is het vervangen van de borden met plaatsnaam op de perrons een algemene operatie die in alle NMBS-stations wordt doorgevoerd?

2. Zo ja, wat is de reden van het vervangen van de borden met plaatsnaam die zich nog in goede staat bevinden? Wat zal de kostprijs zijn van deze operatie? Tegen wanneer zal deze operatie afgerond zijn? Welke bestemming krijgen de oude weggehaalde borden?

3. Zo neen, welke criteria worden gehanteerd voor de bepaling van welke borden met plaatsnaam vervangen moeten worden?

04.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer Troosters, de borden worden vervangen in het kader van een nationaal project beschreven in bijlage 14.4 van het openbaredienstcontract, op grond waarvan men alle reizigers hetzelfde kwaliteitsniveau qua infrastructuur wil bieden. Daarom heeft de NMBS besloten om de borden in al haar stations te standaardiseren en te vernieuwen. De kosten van deze operatie zijn investeringskosten die zijn voorzien in de capexenveloppe van het contract voor de periode 2023-2032. De ambitie en concrete timing van de NMBS zijn eveneens opgenomen in het contract met horizon 2025-2032.

Voor de bestemming van de vervangen panelen zijn er meerdere opties. Indien de opdracht voor de plaatsing voorziet in de verwijdering van oude borden door de aannemer, worden de verlichte panelen door de aannemer zelf verwijderd overeenkomstig de geldende contractuele voorwaarden. Indien het contract voor de plaatsing niet voorziet in de verwijdering van de panelen door de aannemer, worden zij ofwel gebruikt in het museum Train World ofwel verkocht door de NMBS. Als er geen koper wordt gevonden, zal de NMBS andere recyclingprojecten in overweging nemen.

04.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik kan wel volgen wat u zegt over standaardisering

en dat het past in de investeringsenveloppe, maar de vraag is natuurlijk of een goed en duidelijk bord moet worden vervangen door een ander bord in het kader van standaardisering. De NMBS zit toch niet op een overschot aan geld, dus is de vraag of dat de prioriteit van de activiteiten moet zijn.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het controleren van de NMBS-tickets voor het opstappen op de trein" (55034711C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ticketcontroles voor het opstappen op de trein" (55034834C)

05 **Questions jointes de**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle des tickets de train avant l'embarquement" (55034711C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle des billets de train avant l'embarquement" (55034834C)

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

Agenten van Securail voerden in het station van Brussel-Zuid preventieve ticketcontroles uit op het perron alvorens treinreizigers de trein konden betreden. Met deze actie vermijden ze mogelijke discussies aan boord tussen ticket-loze reizigers en het boordpersoneel van de NMBS.

In de eerste twee maanden van 2023 voerden de agenten van Securail zowat 3.500 controleacties uit, goed voor 200.000 gecontroleerde reizigers. Gemiddeld heeft bij zo'n controle zowat 4 procent geen ticket. Maar er zijn ook uitschieters tot 40 procent.

Zullen de controleacties op het bezit van een geldig treinticket worden verdergezet, en zelfs opgevoerd, tijdens de rest van het jaar?

Overweegt de minister ook maatregelen om tot een structurele en algemene voorafgaandelijke controle op het bezit van een geldig vervoerbewijs te komen? Wordt dit bestudeerd? Zo neen, waarom niet? Zo ja, op welke wijze en tegen wanneer zal dit gerealiseerd worden? Wat zal de kostprijs hiervan zijn? Hoe groot zal de nood aan gekwalificeerd personeel hiervoor zijn?

05.02 **Minister Georges Gilkinet:** Mijnheer Troosters, de regel is dat een biljet moet worden gekocht vóór men op de trein stapt. Dat maakt het mogelijk om fraude en geschillen te beperken en om het personeel aan boord andere taken te laten verrichten, zoals het informeren van de reizigers, hun veiligheid helpen garanderen en de doorstroming van de treinen en dus de stiptheid waarborgen.

De kwestie van agressie tegen het treinpersoneel is even belangrijk. We moeten preventieve maatregelen nemen op dat vlak. Securail houdt voortaan elke dag tientallen willekeurige ticketcontroles in de stations. Daarbij dienen reizigers hun treinticket te tonen, vóór ze op de trein stappen. Hebben ze er geen, dan dienen ze er eerst een te kopen, vooraleer in te stappen.

De NMBS startte vorig jaar al met die controleacties, maar dit jaar wordt het aantal ervan opgedreven. Zo waren er dit jaar al zo'n 3.500 controles. Met de acties wil de NMBS de reizigers eraan herinneren dat het de bedoeling is dat ze een treinticket hebben, voor ze op de trein stappen. Dankzij die controles worden discussies op de trein vermeden. Andere oorzaken van agressie zijn gratis geweld, storend gedrag en/of inbreuken op de reglementering.

De NMBS bestudeert verder andere maatregelen om te komen tot een structurele en algemene voorafgaandelijke controle op het bezit van een geldig vervoerbewijs. Daarvoor wordt de evaluatie afgewacht van het nieuwe systeem van controleacties. Een element in de evaluatie is de impact ervan op de reizigersstromen in de stations, in het bijzonder in de drukste stations van het land.

05.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik kan het initiatief alleen maar toejuichen. Hoe

meer controles, hoe beter. De treinbegeleiders in het bijzonder zullen het heel erg smaken dat er voorafgaande controles worden gedaan en dat daarmee veel miserie wordt voorkomen met reizigers zonder treinticket.

Securail wordt echter nog steeds geconfronteerd met een gebrek aan personeel. Op een zeker moment zal men op de limieten botsen en als men medewerkers voorafgaande controles laat doen, dan komt men elders mensen te kort. Ik mag dus hopen dat er verder wordt ingezet op de verhoging van de mankracht en de uitbreiding van die acties en dat er snel een structurele oplossing zal komen, zodat niet telkens agenten van Securail hoeven te worden ingeschakeld voor voorafgaande controles.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Verhaert is afwezig; haar vraag nr. 55034834C vervalt.

06 Questions jointes de

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des gares et des trains pour les PMR" (55034745C)

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les effets rapides dans le cadre de l'accessibilité du trafic ferroviaire" (55034993C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'ambition de rendre les gares plus accessibles" (55035454C)

06 Samengevoegde vragen van

- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van treinen en stations voor PBM's" (55034745C)

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Quick wins in het kader van de toegankelijkheid van het treinverkeer" (55034993C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bijstelling van de ambitie om stations toegankelijker te maken" (55035454C)

06.01 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, in het beheerscontract staan sterke maatregelen die het pendelen voor veel personen met een handicap of beperkte mobiliteit in de toekomst zullen verbeteren. Soms botsen mensen echter op kleine praktische obstakels die makkelijk weg te werken zijn. Zo blijken niet alle stations of treinmedewerkers in staat de rijplaten voor de M7-toestellen te gebruiken. De resolutie die dit Parlement unaniem heeft goedgekeurd stelde alvast voor om alle treinbegeleiders hiervoor op te leiden en hun de toestemming te geven die rijplaten te gebruiken. Dat zou ertoe kunnen leiden dat in meerdere stations makkelijker dan vandaag in assistentie kan worden voorzien.

Uit een getuigenis in de krant bleek dat een reizigster de keuze voorgelegd kreeg om de volgende trein te nemen of om in een niet-verwarmd rijtuig te stappen en dat ze na aankomst de suggestie kreeg om door te rijden naar een volgende halte om daar af te stappen. Mijnheer de minister, dat kan er bij mij oprecht niet in.

De komst van visuele aankondigingen in de nieuwe treinstellen zorgt voor extra bezorgdheid bij personen met een visuele beperking. Door die visuele aankondigingen wordt er volgens hen sneller voor geopteerd om geen auditieve aankondiging meer te doen, wat voor deze reizigers een stap achteruit betekent.

Voor personen met een minder zichtbare handicap zoals autisme of angststoornissen bestaat al enige tijd de Hidden Disabilities Sunflower. Het gaat om een kaart die deze handicap toch zichtbaar maakt, zodat aangepaste communicatie of zorg aangeboden kan worden.

Welke medewerkers zijn bevoegd en opgeleid om te werken met de verschillende modellen van rijplaten? Onderzoekt de NMBS de mogelijkheid om deze opleiding breder te geven? Hoe vaak heeft zich een incident voorgedaan met een rijplaat, bijvoorbeeld schade aan de rolstoel? Hoe wordt de rijplaat van de M7 geëvalueerd? Doen zich daar problemen mee voor? Hoe worden de rijplaten onderhouden?

Wat is het beleid inzake auditieve aankondigingen in treinen die beschikken over visuele

aankondigingen? Wordt er in de communicatie steeds rekening gehouden met alle vormen van beperking?

Overweegt de NMBS de Sunflowerkaart te erkennen? Zo ja, hoe zal de NMBS hiermee omgaan? Zo niet, waarom?

06.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Mijnheer de minister, bij uw aantreden verklaarde u dat het uw intentie was om 250 stations tegen 2025 autonoom toegankelijk te maken. Dat was een sterke ambitie. Inmiddels is het duidelijk geworden dat dit niet zal lukken. De NMBS heeft zelf ook al publiek aangekondigd dat ze niet aan deze ambitie zal kunnen voldoen. Amper vier grote stations zullen nog tegen 2024 kunnen worden aangepast, ondanks de budgetverhoging.

Ik verwijs naar de bijlagen bij het beheerscontract, waarin staat dat 250 stations tegen 2025 autonoom toegankelijk zouden moeten worden. In bijlage 14 of 17 staat dat men tegen 2032 amper 237 stations toegankelijk zou maken voor personen met een verminderde mobiliteit. Men doet er dus zeven jaar bij, met een verlaging van de doelstelling met dertien stations. Waarom, mijnheer de minister?

Kunt u de cijfers bevestigen? Ze staan in het beheerscontract, dus ik vermoed dat ze zullen kloppen. Welke stations zullen worden aangepast? Waar zullen de perrons verhoogd worden? Graag een overzicht daarvan.

Hoe verklaart u de grote discrepantie tussen uw aanvankelijke ambitie en wat er nu te gebeuren staat? Die is immers frappant, zeker aangezien de NMBS meer geld kreeg tijdens uw ministerschap. Tegelijkertijd beslist u om te besparen op de rolstoeltoegankelijkheid. Waarom doet u dat?

06.03 **Minister Georges Gilkinet**: Mevrouw Buyst, zoals eerder gezegd, zal het aantal toegankelijke stations tegen 2032 bijna verdubbelen. De NMBS gaat in dat kader door met de aankoop van aangepast rollend materieel, zodat elke trein over minstens één volledig toegankelijk rijtuig beschikt. Dat is het geval voor de nieuwe M7-rijtuigen. Zo kunnen ook reizigers met beperkte mobiliteit in alle veiligheid en comfort instappen.

Het bijstandspersoneel is opgeleid om te werken met alle binnen de onderneming gebruikte modellen hellingen en liften. De NMBS onderzoekt voortdurend de mogelijkheid om haar bijstandsdienst uit te breiden en te verbeteren. De NMBS beschikt niet over informatie over problemen of ongevallen die te wijten zijn aan de laadbruggen of het rollend materieel. Om elk incident te voorkomen, wordt het materieel periodiek aan veiligheidscontroles onderworpen. Verder worden in het nieuw, gemoderniseerd rollend materieel de haltes en de bestemming van de trein zowel visueel als auditief aangekondigd.

Het bestaan van de Sunflowerkaart wordt besproken in het kader van de permanente opleiding van het NMBS-personeel aan boord. Over een erkenning is er nog geen beslissing genomen door de NMBS. Ik ben er persoonlijk wel voorstander van.

Mijnheer Roggeman, deze regering investeert onder mijn impuls opnieuw sterk in het spoor. Het is echter niet altijd duidelijk of dat nu te veel of te weinig is als ik naar u luister. Het is wel een groot contrast met de vorige regeringen. Prioritair in die investeringen zijn de extra middelen om te versnellen op het vlak van toegankelijkheid. In het licht hiervan stelde de NMBS een investeringsplan op en stemde zij dit ook af met Infrabel. Deze budgettaire trajecten werden in de beheerscontracten in een meerjareninvesteringsplan gegoten. Dit is een duidelijke bevestiging van mijn ambitie en die van de regering.

De toegankelijkheid van onze treinen en stations is voor mij een essentiële prioriteit, vooral voor personen met beperkte mobiliteit. De autonome toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit maakt integraal deel uit van het nieuwe openbaredienstcontract met de NMBS. In dat opzicht voorzien de nieuwe beheerscontracten van onze openbare spoorwegmaatschappijen bijna 2 miljard euro over 10 jaar om onze stations levendig, multimodaal en toegankelijk te maken. Deze middelen zullen het onder meer mogelijk maken om tegen 2032 176 stations zelfstandig toegankelijk te maken, tegenover 90 vandaag. Tegen die datum zullen de perrons voor meer dan drie kwart van de reizigers verhoogd worden tot 76 centimeter. De planning en de financiering van de investeringen in de stations gebeuren

op basis van de meerjareninvesteringsplannen van beide bedrijven voor 2023-2032.

06.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is duidelijk dat toegankelijkheid voor u een prioriteit is, zoals regelmatig wordt benadrukt in uw beleidsnota's. Ook voor Ecolo-Groen is dat een prioriteit. Dat is ook een van de redenen waarom we een resolutie hebben voorgelegd met een aantal acties voor het verbeteren van de toegankelijkheid. Er hebben toen ook hoorzittingen plaatsgevonden, waaruit bleek dat actie nodig is. Het is niet evident om van iedereen te verwachten dat ze wachten op de nieuwe, reeds bestelde rytuigen, die een grote vooruitgang zullen betekenen. Het is belangrijk om er in tussentijd voor te zorgen dat de oudere rytuigen toegankelijk worden voor mensen met beperkte mobiliteit.

Ik roep de NMBS op vooral in te zetten op quick wins. Niet alles moet veel geld kosten. Het hoeft niet alleen over het verhogen van perrons te gaan, hoewel we die maatregel zeker onderschrijven. Ik ben dan ook blij met uw persoonlijke appreciatie van de Sunflower Card, die het voor een aantal mensen gemakkelijker maakt door hun handicap zichtbaar te maken.

06.05 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, u investeert in het spoor en hoewel u veel extra geld hebt gekregen voor de NMBS en Infrabel, hebt u toch op die toegankelijkheidsprojecten bespaard. Dat is een bewuste beleidskeuze, die ik betreur. U hebt dat extra geld immers niet gebruikt voor die investeringen, maar wel voor het opdrijven van de exploitatie, met name het uitbreiden van de dienstverlening, meestal op structureel verlieslatende lijnen en in stations met weinig reizigers.

U hebt gezegd dat u mijn standpunt niet duidelijk vindt. Dat is raar, want ik geef het u meerdere keren per maand mee. Ik zal het dan nog maar eens meegeven: stem het aanbod af op de vraag. Drijf het aanbod op voor die stations waar er veel vraag is. Bouw het aanbod af op plaatsen waar er nauwelijks of geen reizigers opstappen. Daardoor zullen de kosten dalen en zal de omzet stijgen, waardoor u meer middelen zult hebben om stations rolstoeltoegankelijker te maken.

Le **président**: Mme Zanchetta n'étant pas présente, sa question jointe n° 55034745C est sans objet.

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

07 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cijfers van Vias over de verkeersveiligheid" (55034975C)

07 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les chiffres de Vias concernant la sécurité routière" (55034975C)

07.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, deze vraag werd al behandeld in de vorige commissievergadering. Er was gevraagd om ze eventueel van de agenda af te halen. Ik kon toen niet aanwezig zijn, maar heb de antwoorden wel beluisterd. Twee deelaspecten kwamen niet aan bod. Ik heb de vraag daarom behouden.

Hoe verklaart u de algemene stijging van het aantal verkeersdoden in dit land?

Hoe verklaart u de onderlinge regionale verschillen? Die vielen mij hard op.

07.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, ik verwijs naar het uitgebreide antwoord dat ik in de vorige vergadering heb gegeven. We moeten voorzichtig zijn bij het vergelijken van gewesten en percentages. De karakteristieke bevolkingsgrootte en omvang verschillen sterk per gewest. Juister is om de exacte cijfers te analyseren.

De cijfers van de regio's zijn wel vaker onderhevig aan schommelingen. Zo was er in 2021 in Wallonië een heel grote daling van het aantal doden. Tegenover 2022 noteren we opnieuw een stijging. Die is het sterkst in de provincie Namen: van 30 naar 54 doden. We moeten teruggaan tot 2017 om een hoger aantal te vinden. In deze provincie is de opvallendste evolutie die van de slachtoffers onder

voetgangers: van 1 naar 10 doden op een jaar tijd. Daarnaast was er ook het tragische ongeval in Strépy-Bracquenies waar 6 doden vielen.

In Brussel is het aantal verkeersdoden gestegen van 6 in 2021 naar 21 in 2022. Dat is ongeveer hetzelfde niveau als voor de coronapandemie, namelijk 19 doden. Het valt op dat er in Brussel heel veel ongevallen gebeuren met e-steps, namelijk een op de zes. Ook waren er 4 dodelijke ongevallen met een vrachtwagen, tegenover 0 in 2021.

In Vlaanderen was er een lichte daling van het aantal verkeersdoden. Bij de ongevallen met bestelwagens en vrachtwagens kwamen in totaal 26 personen minder om het leven. Daartegenover steeg het aantal fietsdoden ook in Vlaanderen: van 67 naar 73. Dat is inderdaad te veel.

07.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, geografische verschillen, een verschillende dichtheid van het verkeersnet, verschillende meteorologische omstandigheden, één groter ongeval met meerdere slachtoffers, dat alles kan de statistieken vertekenen. Ik vond het verschil echter opvallend groot.

U hebt de e-steps even vermeld. Misschien moeten wij eens bekijken wat daarvoor nog kan gebeuren. Vandaag stond in de krant een foto van vijf personen op één step. Dat moet zeker een aandachtspunt zijn in de toekomst.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De leveringen van nieuw rollend materiaal bij de NMBS" (55034976C)

08 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les livraisons de nouveau matériel roulant à la SNCB" (55034976C)

08.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, al verschillende keren heb ik een update gevraagd over de levering van het rollend materieel bij de NMBS. Graag heb ik daarvan nog eens een tussenstand. Volgens sommige berichten is er wat vertraging, maar recent hoorde ik dat sommige leveringen wat sneller kunnen gebeuren.

08.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, de NMBS laat mij weten dat ze op dit moment geen bijkomende vertragingen in de leveringen van M7-materieel verwacht. Eind deze maand zullen er in totaal 262 rytuigen geleverd zijn. Het gaat meer bepaald om 172 ABB, 38 BDX en 52 BMX. De laatste levering van alle lopende bestedingen, 747 rytuigen, staat gepland eind 2026.

Ik voeg hier graag nog aan toe dat wij ons ervan verzekerd hebben dat de treinen van de laatste bestelling nog beter toegankelijk zijn dan die van de twee voorgaande.

08.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Zeker die laatste zin was fijn om te horen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het groene licht van de Europese Unie over het energiesteunpakket in Duitsland" (55035015C)

09 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le feu vert de l'Union européenne concernant les mesures d'aide énergétique en Allemagne" (55035015C)

09.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de ingediende vraag.

De Europese Unie gaf Duitsland groen licht voor een steunpakket van 1,1 miljard euro voor het spoor. Deze steun geldt voor het ganse jaar 2023 en kadert in het kunnen bekampen van de hogere energieprijzen. Dit vooral om te voorkomen dat de goederenspooroperatoren in de financiële problemen komen.

De beslissing van de Duitse overheid om een korting op de elektriciteitsstarieven toe te kennen werd vorig jaar al genomen. Met het steunpakket kan het die operatie nu ook financieren.

De Europese Commissie geeft zelf aan dat de maatregel belangrijk is door de grote impact van de Russische invasie in Oekraïne op de energieprijzen. Maar de Europese lidstaten kunnen wel zelf beslissen of ze steun toekennen of niet. Vele lidstaten zouden deze beslissing echter niet of nog niet genomen hebben. Blijkbaar is dit ook voor België het geval.

Klopt het dat België tot die landen lidstaten behoort die deze energiesteun - zoals buurland Duitsland die aanvraag en zal toekennen - aangevraagd heeft - geldend voor het jaar 2023?

Zo ja, wat is de reden daarvan, of welke andere vormen van energiesteun voorziet België voor het spoor in het algemeen en de operatoren in het bijzonder? Zijn die andere vormen van eventuele steun onderhevig aan het fiat van Europa?

09.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mijnheer De Spiegeleer, deze regering kiest er sinds haar aantreden resoluut voor om te investeren in het spoor. Dat is goed voor onze economie, het klimaat, het milieu en ook voor de verkeersveiligheid. Het spreekt dan ook voor zich dat wij de spoorwegmaatschappijen te hulp zijn geschoten tijdens de recente crisissen, de coronacrisis en de energiecrisis, die een grote financiële impact hebben.

De Belgische Staat heeft daarom in zijn begroting voor 2023 een provisie ingeschreven voor een bedrag van 108 miljoen euro voor de steun aan Infrabel en de NMBS, tijdens het eerste semester van 2023, voor de stijging van de energieprijzen. Er is immers veel elektriciteit nodig om de treinen te kunnen laten rijden.

09.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op mijn specifieke vraag. Dat u wilt investeren in het spoor is ons onderhand al duidelijk, net als de redenen waarom u dat wilt doen. U hebt ze bevestigd. Dat is vriendelijk, maar om de specifieke steun waarnaar Duitsland via de Europese Commissie wel heeft gehengeld en die het ook heeft gekregen, heeft België blijkbaar niet gevraagd. De Europese Commissie geeft zelf aan dat de maatregel belangrijk is. Ik parafraseer even uit een vakblad: "Maar de Europese lidstaten kunnen zelf beslissen of ze de steun toekennen of niet."

De internationale organisatie van operatoren van intermodaal vervoer UIRR had eerder al aangegeven – dit is misschien een magere troost voor dit land – dat de meeste lidstaten geen steun toekennen of dat zelfs niet hebben overwogen. Ik heb het over dat specifieke luik. België is, ondanks het feit dat wij een groene vakminister en veel ambities ter zake hebben, een van de Europese lidstaten die deze steun niet heeft aangevraagd. Ik parafraseer de heer Hegge, woordvoerder van het Belgian Rail Freight Forum. In Frankrijk is die steun aangevraagd, in Nederland weliswaar via kmo's en in Duitsland dus ook, zoals ik in mijn vraag heb meegegeven, maar in België niet. Ik stel dat alleen vast. U hebt dat eigenlijk niet in die bewoordingen bevestigd.

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

10 **Vraag van Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsperimeter rond de luchthaven voor het plaatsen van windmolens" (55035016C)**

10 **Question de Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le périmètre de sécurité autour de l'aéroport en ce qui concerne l'installation d'éoliennes" (55035016C)**

10.01 **Karin Jiroflée** (Vooruit): Mijnheer de minister, de vijf Noordrandgemeenten Meise, Vilvoorde, Grimbergen, Machelen en Wemmel, die verenigd zijn in de intercommunale Sibelgas, bereiden

momenteel een ambitieus project voor inzake groene stroomwinning.

In Vilvoorde werd een nieuwe gascentrale gepland, maar die raakt blijkbaar niet vergund door de Vlaamse regering. ENGIE voert een beroepsprocedure, maar is, parallel daarmee, ook bezig met de ontwikkeling van een duurzaam alternatief. ENGIE onderzoekt verschillende locaties om batterijprojecten te ontwikkelen en Vilvoorde is daar een van.

Daarom is het zeer belangrijk dat er in veel directe energieopwekking voorzien wordt in de directe omgeving van de site. Om die reden is ENGIE met een procedure bezig om heel die zone ruimtelijk als duurzaam energiewinningsgebied te bestemmen.

Er zijn vanuit Sibelgas daarover ook studies opgestart. Men wil onder andere windmolens plaatsen rond de energiecentrale met de bedoeling die te combineren met zonnepanelen om tot een duurzaam project te komen. Het betreft dus mooie duurzame plannen. Men botst echter op de regelgeving van de luchthaven die dateert van toen er oude radartechnologie werd gebruikt. Die ging gepaard met een verschrikkelijk ruime veiligheidsperimeter, die zowat de helft van Vlaams-Brabant beslaat en waar dus geen windmolens mogen komen. Nochtans zou de huidige technologie toestaan met een veel minder brede perimeter de veiligheid te garanderen.

Wat zijn de plannen omtrent die veiligheidsperimeter? Zijn er mogelijkheden om die aan te passen? Zo ja, hoe concreet zijn die plannen?

10.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Jiroflée, de ontwikkeling van hernieuwbare energie is een cruciale uitdaging voor het klimaat, de portemonnee van de Belgen en onze energieonafhankelijkheid. Het is een prioriteit van de regering. Daarom heeft de federale regering zich in maart 2022 tot doel gesteld de nationale productie van hernieuwbare energie te verhogen met 1,5 Gigawatt. Enkele van de maatregelen die daarbij worden genomen, zijn de verlaging van de drempels, de afstand tot de radar, alsook de beperkingen inzake oppervlakte en inplanting van de uitsluitingszone die skeyes en Defensie hanteren. Hiervoor wordt een budget uitgetrokken van 13,5 miljoen euro, te verdelen onder skeyes en Defensie.

De sinds 2018 door skeyes uitgevoerde studie naar mogelijke mitigerende maatregelen om de impact van windturbines op het vluchtverkeer te beperken, heeft geleid tot verschillende initiatieven, waaronder het opstellen van een surveillanceroadmap. Deze roadmap heeft als doel de identificatie van het optimale scenario vanuit veiligheids-, wind- en energieperspectief en een opsomming van de noodzakelijke technische investeringen. De roadmap werd ontwikkeld in samenspraak met Defensie, waarbij gekozen werd voor een holistische benadering van de Belgische radarinfrastructuur.

In het kader van deze samenwerking zijn skeyes en Defensie overeengekomen om de bestaande technische installatie waar mogelijk te rationaliseren. Het is voornamelijk door de uitrol van de surveillanceroadmap, waarbij de meest robuuste systemen worden geïnstalleerd om de negatieve effecten van de windturbines te helpen opvangen, dat er ruimte zal vrijkomen voor de windenergiesector. Dat alles gebeurt zonder de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang te brengen.

Momenteel loopt een studie, besteld door skeyes, bij een gespecialiseerde firma om na te gaan of de beschermingscriteria rond radars kunnen versoepeld worden. De resultaten worden volgend semester verwacht. Deze studie houdt rekening met de nieuwste surveillancetechnologieën die zullen worden ontplooid, zoals de laatste generatie primaire radars door Defensie of de Wide Area Multilateration door skeyes.

De WAM is een antennesysteem, geplaatst over het gehele grondgebied, waarbij via triangulatie de positie van het vliegtuig kan worden bepaald. Door de uitrol van de WAM zal de robuustheid van het surveillancenetwerk worden vergroot. Deze bijkomende dekkingsslaag zal meer ruimte openstellen voor de installatie van windturbines. De volledige uitrol ervan is voorzien voor 2024-2025.

Er dient wel op gewezen te worden dat de vijf voornoemde Noordrandgemeenten (Meise, Vilvoorde, Grimbergen, Machelen en Wemmel) zich in een bijzonder kritieke zone bevinden ten aanzien van

Brussels Airport, waar niet alleen de radars een belemmerende factor kunnen zijn, maar waar ook rekening gehouden dient te worden met de vluchtroutes. Als algemeen principe geldt: hoe dichterbij de luchthaven, hoe moeilijker het wordt om grote zones open te stellen voor grote windturbines. Elk project in de zone zal individueel moeten worden onderzocht, om na te gaan wat de meest beperkende factor is en of die kan worden gemitigeerd met maatregelen.

10.03 Karin Jiroflée (Vooruit): Mijnheer de minister, het klonk allemaal heel mooi – 13,5 miljoen euro, samenwerking, rationalisering, een studie die volgend semester klaar zal zijn – maar het venijn zat in de staart. Ik zal u het volgende semester, in september dus, vragen naar de uitslag van de studie en ik hoop dat u tegen dan wat meer info zult hebben over het element hoogte, want het zou knettergek zijn dat een dergelijk project – waarvoor er plaats is en dat mensen en gemeenten willen – zomaar verloren zou gaan. Wij komen er in ieder geval nog op terug.

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

De **voorzitter**: De heer Roggeman heeft zijn vraag nr. 55035040C ingetrokken omdat hij intussen het antwoord schriftelijk heeft ontvangen.

11 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij de NMBS" (55035048C)

11 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève à la SNCB" (55035048C)

11.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, deze vraag dateert al van eventjes geleden, maar ik wilde ze toch nog stellen. Ze betreft de staking van het gemeenschappelijke vakbondsfront op vrijdag 10 maart, de vierde stakingsdag in een jaar tijd.

Het personeel was misnoegd om verschillende redenen. Men wilde een sociaal akkoord, dat er ondertussen is, maar ook het personeelsbestand moest worden uitgebreid en ook de veiligheid is een belangrijk punt. Ondertussen heeft er zich in Griekenland een ramp voorgedaan die ons allen heeft geleerd dat de liberalisering van de sector dodelijke ongevallen kan veroorzaken. In Griekenland lieten immers 57 mensen het leven.

Ook in Duitsland zijn er vandaag acties. Daarbij hebben 2,5 miljoen werknemers in de openbare sector het werk neergelegd en eisen zij een loonopslag van 10 %. Dat heeft ook bij ons gevolgen voor het internationale verkeer. Zo reden er bijvoorbeeld geen ICE-treinen, waren er geen regionale verbindingen tussen Verviers en Aken, reed de Nightjet niet uit en reed de Thalys niet verder dan Keulen. Veel vluchten vanop Brussels Airport van en naar Duitsland werden afgelast.

Wat is uw reactie op de staking? Bent u zelf in dialoog gegaan met de vakorganisaties? Wat vindt u van hun eisen? Is daaraan tegemoetgekomen?

11.02 Minister Georges Gilkinet: Mevrouw Vindevoghel, ik maak van de gelegenheid gebruik om het sociaal akkoord aan te halen dat vorige week werd gesloten tussen de directie van de spoorwegen en de vertegenwoordigers van de werknemers van Infrabel, de NMBS en HR Rail.

De Spoorvisie 2040, het goederenplan, het openbaredienstcontract met de NMBS en het performantiecontract met Infrabel waren er al. Er zijn ook ongeziene financiële middelen vrijgemaakt die de uitvoering mogelijk zullen maken van de ambitieuze doelstellingen die we voor de spoorwegen voor de komende tien jaar hebben voorgesteld. En nu is er tot slot het sociaal akkoord voor 2023 en 2024, dat werd ondertekend tussen de directie van de Belgische Spoorwegen en de vertegenwoordigers van de vakbonden. Dat is een bijkomende stap in de doelstelling om de trein weer op het juiste spoor te zetten, waarop ik mij verheug.

Eenzijds erkent dit akkoord het belang van de werknemers van de spoorwegen, en anderzijds helpt dit akkoord ons samen de ambitieuze doelstellingen te bereiken. Het is de eerste keer sinds 2008 dat er

een loonsverhoging komt voor de werknemers van Infrabel en de NMBS. Dat is niet niets. Ik ben zeer blij met de ondertekening van dit akkoord.

Om de uitdaging – dagelijks bijna een miljoen reizigers vervoeren – met succes aan te gaan, moeten wij kunnen rekenen op competent en gemotiveerd personeel dat zich goed voelt in zijn job. Het sociaal akkoord van vorige week lijkt mij een duidelijke stap in die richting.

Er was in de week van 6 maart inderdaad een algemene staking van de vakbonden die het personeel van de overheidssector vertegenwoordigen. Ik herhaal: staken is een fundamenteel recht in onze democratische rechtsstaat. Ik zal dan ook altijd oog hebben voor de bezorgdheden van de werknemers in het algemeen, en van het personeel van de NMBS en Infrabel in het bijzonder.

Het doen rijden van treinen vereist planning, visie, investeringen, doorzettingsvermogen en geduld, maar het vereist ook vrouwen en mannen die zich inzetten voor de mobiliteit. Ik groet hen vandaag opnieuw enthousiast, en ik juich hen toe, mevrouw Vindevoghel.

11.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, het is inderdaad goed dat er een akkoord is en dat er stappen ondernomen zijn om de lonen van de mensen te verbeteren. Die waren, zoals u zei, niet verhoogd sinds 2008.

Ik meen dat die loonsverhoging een goede zaak is. Toch meen ik dat men nog meer mensen moet inzetten. In het akkoord wordt gezegd dat er veel personeel moet bijkomen. De grote roep van de werknemers is dat de werkdruk nu supergroot is en dat de gevraagde flexibiliteit het voor hen niet gemakkelijk maakt.

Ik hoop echt dat er verder veel geïnvesteerd zal worden in voldoende bijkomend personeel, zodat iedereen zijn job naar behoren kan doen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'information aux voyageurs" (55035113C)**
- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les noeuds de correspondance" (55035126C)**
- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures pour lutter contre les conséquences des retards de trains" (55035132C)**

12 Samengevoegde vragen van

- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De informatieverstrekking aan de reizigers" (55035113C)**
- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbindingknooppunten" (55035126C)**
- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maatregelen ter beperking van de gevolgen van treinvertragingen" (55035132C)**

12.01 Josy Arens (Les Engagés): *Monsieur le président, monsieur le ministre, l'information aux voyageurs constitue un élément essentiel dans la qualité du service offert aux voyageurs.*

L'information en temps réel est encore très souvent différente de la réalité de terrain ou diffère d'un canal de diffusion à l'autre.

Les différents canaux de communication (haut-parleurs, écrans en gare et sur les quais, site Web, App, ...) sont-ils alimentés par la même source d'information? Y a-t-il encore des interventions manuelles?

Existe-t-il une collaboration TEC/SNCB pour la diffusion d'informations sur les correspondances entre les différents modes de transport en commun?

Monsieur le président, monsieur le ministre, dans le récent Contrat de Service Public entre le Fédéral

et la SNCB, on peut notamment lire que "La SNCB veille à se coordonner avec les autres opérateurs de transport public afin de réduire les barrières aux voyages intermodaux ..." (art. 68)

Je vous ai déjà interrogé à ce sujet. Votre réponse m'a beaucoup déçu: "La SNCB y travaille". Cela n'engage rien.

Le récent Contrat de Service Public entre le Fédéral et la SNCB indique bien une étude sur la mise en place de 76 "nœuds de correspondance" ou "nœuds de mobilité", sans pour autant donner ni de timing de mise en place, ni de localisation potentielle de ces nœuds. Les réunions de réflexion sur la mobilité se sont multipliées ces dernières années notamment dans les "Bassins de Mobilité" mais à ce jour rien de concret n'en ressort.

J'aimerais donc avoir des éléments concrets pour pouvoir constater un réel avancement dans ces travaux:

Quelle est la liste des gares "noeuds de correspondance"?

Dans une gare "noeud de correspondance, que devra être le temps moyen de correspondance avec les bus TEC et le temps moyen de correspondance avec les autres trains?

La ponctualité des trains est un élément déterminant pour permettre le shift modal et garantir des solutions fiables d'intermodalité entre le réseau structurant et le réseau TEC.

Monsieur le président, monsieur le ministre, quelles sont les gares qui affichent les correspondances existantes en cas de retard de trains (ainsi que les délais d'attente)?

L'échange d'informations en "temps réel" entre la SNCB et les TEC existe à la gare de Namur. Dans quelles autres gares existe-t-il?

12.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, je vous remercie pour vos différentes questions qui ont toutes trait au nouveau contrat de service public de la SNCB que je suis venu présenter dans cette commission début février. Vous avez manifestement une lecture partielle et partielle de ce contrat, monsieur Arens, mais vos questions me donnent l'occasion de clarifier un certain nombre d'éléments. C'est à cela que sert le débat démocratique.

À propos de l'information aux voyageurs, elle est en effet cruciale pour la qualité du service ferroviaire. C'est pourquoi l'information aux voyageurs constitue l'un des dix nouveaux indicateurs de performance repris dans le contrat de service public. Ainsi, cette information en situation perturbée doit atteindre 90 % d'ici 2032 contre 79 % aujourd'hui. Par ailleurs, la satisfaction client, un autre indicateur de performance, doit passer de 7,25/10 à 7,44/10.

En réponse à vos questions précises, la SNCB m'informe que les canaux d'information en gare (écrans d'information, installations audio), en ligne et dans les trains sont alimentés par la même source. La SNCB travaille en outre sur la même logique commerciale pour tous les canaux d'information. Des interventions manuelles peuvent être effectuées par le personnel opérationnel. De plus, le calculateur d'itinéraires de la SNCB fournit aux voyageurs des informations sur les possibilités de correspondance entre le train et le bus, le tram et le métro. C'est cette logique intermodale qui est inscrite et renforcée dans le contrat de service public de la SNCB. Concrètement, la SNCB doit développer les gares comme plateformes intermodales ainsi que diffuser une information intermodale aux voyageurs.

Voici quelques années déjà, la SNCB avait mis à disposition du TEC en Wallonie et de De Lijn en Flandre un accès vers un système interne centralisé, le fameux système Arrêt-bus, permettant d'assurer de meilleures correspondances entre les trains et les bus. En effet, ce système indique aux chauffeurs de bus ou aux conductrices de bus si leur départ sera à l'heure ou retardé en fonction de l'heure d'arrivée en temps réel des trains SNCB.

Au total, 37 gares en Wallonie et 57 gares en Flandre ont été équipées de ce système. Je trouve cela évidemment très positif, même si l'idéal serait que toutes les gares aient des connexions avec des transports en commun régionaux.

Ce système arrivant en fin de cycle, un projet en cours à la SNCB prévoit de le remplacer d'ici plusieurs mois par un système de communication digitalisé plus performant encore. Comme son prédécesseur, ce système permettra d'informer de manière optimale les conducteurs et conductrices de bus TEC et De Lijn. Le meilleur exemple est celui qui est d'application en gare de Namur où la nouvelle gare des bus se trouve sur le toit de la gare. Il y a vraiment une connexion à la fois en termes d'échange d'informations mais aussi un accès très facile du bus au train et du train au bus pour les voyageurs et voyageuses.

Le nouveau contrat de service public reprend également l'ambition de transformer nos gares en véritables nœuds de correspondance entre différents trains, mais aussi avec les transports publics régionaux. Comme je vous en informais lors de notre dernière réunion de commission, la SNCB est en train d'identifier avec les autres opérateurs de transport public les gares les plus pertinentes pour y déployer ces nœuds de correspondance, en tenant compte des besoins actuels et potentiels des voyageurs ainsi que de la configuration du réseau ferroviaire. Ce processus se poursuit. Il est important, et je l'encourage en souhaitant qu'il avance le plus rapidement possible.

Par ailleurs, la SNCB travaille en étroite collaboration avec les opérateurs régionaux sur l'alignement des horaires trains-bus-métros-trams et le potentiel de rabattement des transports en commun régionaux vers des gares ou points d'arrêt où sont réunies des conditions optimales pour l'organisation des correspondances. Je précise que le nombre de correspondances obtenues est l'un des indicateurs ajoutés au nouveau contrat de service public. Des bonus et malus sont associés au respect de ces indicateurs de performance, afin d'inciter la SNCB à en faire toujours plus et toujours mieux pour les voyageurs. Ce sont des nouveautés dont je me réjouis. Vous relevez fort justement qu'il s'agit d'un aspect essentiel du confort des voyageurs et de l'efficacité multimodale. Nous y restons très attentifs.

Des progrès sont en cours. Le dialogue est très bon en ce moment entre les entreprises ferroviaires, ainsi qu'entre les ministres - qui se retrouveront tout à l'heure pour une Conférence interministérielle de la Mobilité. Nous pouvons donc être optimistes ou, à défaut, rester volontaristes, monsieur Arens.

12.03 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie et je vais vous lancer quelques fleurs. Je suis très satisfait de cette évolution et je me réjouis de vous avoir entendu expliquer la situation. C'est préférable à la lecture d'un contrat de gestion ou de transport. Je préfère que le ministre le confirme oralement et je vous en remercie!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- **Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La cohabitation train-vélo sur la ligne 163" (55035157C)**

- **Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne 163" (55035224C)**

13 Samengevoegde vragen van

- **Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het samengaan van trein en fiets op lijn 163" (55035157C)**

- **Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Spoorlijn 163" (55035224C)**

13.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous connaissez sans doute cette ligne, d'une vingtaine de kilomètres, qui relie Libramont à Bastogne et qui a été fermée provisoirement dans les années 1990. Les bourgmestres de Bastogne, Bertogne et Libramont se sont récemment rendus en Allemagne pour découvrir la ligne de train Trier-Gerolstein, qui coexiste avec un réseau autonome de voies lentes (RAVeL). Ils souhaitaient ainsi faire découvrir cette possibilité d'importer ce modèle sur la ligne Bastogne-Libramont, qui pour l'instant doit également bénéficier de la mise en place d'un RAVeL.

De telles solutions, qui mettent en avant la mobilité douce et active, sont honorables, et répondent aux objectifs de transfert modal que nous nous sommes fixés en Wallonie. Cependant, je me questionne

sur la faisabilité réelle de ce projet.

Monsieur le ministre, connaissez-vous ces projets allemands? Sont-ils transposables en Belgique? Si oui, une recherche proactive des lignes potentielles est-elle effectuée? Une concertation avec vos homologues régionaux existe-t-elle à cet égard?

En ce qui concerne ce cas précis en province de Luxembourg, quels sont les opportunités et obstacles à la cohabitation train-vélo sur la ligne 163?

13.02 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, la ligne 163 a été défermée en 2011. Infrabel est tenue de garder intacte l'assiette de cette ligne de manière à permettre la reconstruction de cette dernière si le trafic le nécessitait.

À la suite de la fermeture de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne en 1993, Bastogne est la seule ville belge de plus de 15 000 habitants à ne pas disposer d'une accroche ferroviaire et d'une desserte vers les grandes villes de notre pays. Depuis Bastogne, il faut faire minimum 30 kilomètres pour atteindre la gare la plus proche: Libramont ou Marloie. C'est pour cette raison que les autorités locales insistent depuis des années pour obtenir la construction d'un RAVeL depuis Bastogne le long de la ligne 163.

Le projet de votre homologue wallon implique cependant la dévitalisation de l'infrastructure ferroviaire existante, ce qui est un non-sens absolu, et j'espère que vous vous y opposez. Il est en effet tout à fait possible, comme l'ont constaté sur la ligne Trier-Gerolstein en Allemagne les autorités locales de Bastogne, de Bertogne et de Libramont, accompagnés par les Amis du rail d'Halanzuy que vous appréciez beaucoup, de construire un RAVeL qui longe l'assiette et la laisserait intacte en vue d'une éventuelle réactivation de la ligne.

Monsieur le ministre, combien cela coûterait-il à Infrabel d'effectuer les travaux nécessaires à la remise en service de la ligne 163?

Ce projet peut être, à mon avis, en partie financé par l'Europe, notamment par les programmes Interreg. Avez-vous introduit un dossier de candidature pour l'obtention d'un fonds spécifique pour ce faire? Il me semble que l'argument selon lequel la réouverture de cette ligne permettrait de relier cette ville de plus de 15 000 habitants, site touristique de surcroît, au réseau ferroviaire, est un argument de poids. Qu'en pensez-vous?

Quoi qu'il en soit, avez-vous encouragé votre homologue wallon Philippe Henry à étudier la possibilité de décentrer le projet de RAVeL afin de permettre le maintien de l'assiette?

Monsieur le ministre, tout est possible quand la volonté politique y est!

13.03 Georges Gilkinet, ministre: Évidemment, monsieur Arens, tout est possible, mais il faut parfois faire face à des héritages difficiles.

Je m'étonne, monsieur Arens, que vous parliez de dévitalisation de l'infrastructure ferroviaire en parlant du projet de RAVeL porté par mon collègue wallon Philippe Henry.

Comme vous le savez, au début des années 1990 – le PSC était alors au gouvernement, monsieur Arens –, la SNCB a mis un terme à l'exploitation des trains sur la ligne ferroviaire 163 entre Libramont et Bastogne. Un service de bus a été mis en place pour compenser cette fin d'exploitation. La ligne de bus 163b est d'ailleurs toujours partiellement financée par la SNCB.

En 2009 – c'était le cdH qui était alors au pouvoir, monsieur Arens –, l'autorisation de démontage de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne-Sud a été accordée par les ministres de tutelle. Comme vous l'avez dit, la ligne a été défermée en 2011. Près de trente ans après sa mise hors service et dix ans après le démontage de la ligne, l'assiette de la voie est aujourd'hui couverte de végétation. Ce que vous qualifiez de dévitalisation de l'infrastructure ferroviaire est le résultat du désinvestissement et du désintérêt pour la politique ferroviaire de ces dernières décennies.

Par contre, le projet que mon collègue wallon Philippe Henry porte n'implique pas de dévitalisation de l'infrastructure ferroviaire. Elle est déjà dévitalisée, étant donné qu'on a retiré les rails. Je ne sais pas ce qu'il faut faire de plus pour dévitaliser une infrastructure ferroviaire. Que du contraire, aménager à terme un RAVel sur l'ancienne ligne ferroviaire permettra justement de préserver l'assiette de voies qui est couverte de végétation.

Je peux vous citer un contre-exemple que le président de cette commission connaît très bien, à savoir la ligne Dinant-Givet, sur laquelle nous n'avons rien fait. Non seulement il n'y a plus de rails sur l'assiette ferroviaire, mais les citoyens ont construit sur l'assiette ferroviaire. Si aujourd'hui nous devons réaménager une ligne entre Dinant et Givet – ce que ne souhaite pas le président –, il faudrait en plus...

Le **président**: Ne parlez pas pour moi, monsieur le ministre!

13.04 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, je vous ai lu.

Il faudrait en plus récupérer l'assiette ferroviaire. Ce n'est pas ce qui se passe en l'occurrence, puisque conformément au contrat de gestion entre Infrabel et l'État belge, Infrabel est tenue de garder intacte l'assiette de cette ligne de manière à permettre la reconstruction de cette dernière si le trafic le nécessitait. Le gestionnaire de l'infrastructure assume cette responsabilité et continuera à le faire à l'avenir. Je continuerai à y être attentif.

De plus, pour répondre à M. Vajda, l'exemple allemand a été développé sur une ligne prévue initialement à double voie, là où la ligne 163 est historiquement une ligne à voie unique. L'assiette existante ne permettrait probablement pas d'accueillir conjointement une ligne ferroviaire et un RAVel côte à côte, sans parler des ouvrages d'art.

En tout cas, comme je l'ai dit, ce qui est importé, d'abord et avant tout, est de préserver l'assiette pour être prêts, en toute hypothèse, quitte à construire à côté des lignes, ce que l'on a fait sous cette législature, avec les vélo-routes. Nous avons profité de l'assiette et des réserves de terrain pour construire des voies cyclables, ce que l'on envisage aussi par ailleurs sur la fameuse ligne Dinant-Givet – pour ne pas provoquer le président de la commission.

Vous le savez, monsieur Arens, un euro investi dans le train peut rapporter trois euros à notre économie. J'affecte les moyens là où ils sont les plus urgents et les plus utiles pour augmenter l'offre de trains et doubler le volume de marchandises transportées par rail. C'est cette boussole qui a guidé la récente conclusion des contrats de service public et de performance. C'est cette boussole qui doit continuer à guider nos choix dans le futur, tout en préservant le potentiel pour le futur encore plus éloigné. Je pense que ce projet de RAVel est tout à fait compatible avec des rêves de réouverture de cette ligne ferroviaire.

13.05 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les précisions que vous nous avez apportées. Comme vous, j'ai trouvé un peu malvenue cette sortie dans la presse d'un ancien président du cdH qui semble vous accuser de ne pas suffisamment défendre les lignes rurales. En effet et vous l'avez rappelé, c'est en 1993 qu'une coalition PS-CVP-SP-PSC - c'était le bon temps - avait provisoirement fermé cette voie qu'il a laissée à l'abandon pendant 20 ans. C'est le même cdH - le bourgmestre de Bastogne en était alors le président -, qui a ordonné l'enlèvement des rails en 2010-2011. Le cdH était toujours au pouvoir. Sur le fond, soyons clair et votre réponse le confirme: Ecolo est toujours un maître-achat pour la défense du rail et des RAVel. Je vous dirai que, ce matin, M. Arens nous a encore dit son mépris pour la solution cycliste. Je pense que les solutions que vous apportez sont beaucoup plus adéquates.

13.06 **Josy Arens** (Les Engagés): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse et M. Vajda pour ce qu'il vient de déclarer. Maintenant, je vais envoyer le pot puisque j'avais envoyé des fleurs la dernière fois: vous annoncez avoir réussi à mobiliser 43 milliards d'euros en dix ans. Mais sur ces 43 milliards, 41 milliards avaient été mobilisés par les ministres précédents et 2 milliards par vous. Il faut dire la vérité. Elle est telle qu'elle est.

Quant à la ligne 163, il est clair qu'en début de législature, Georges Gilkinet n'était pas encore ministre mais nous avons entendu, dans cette même commission, certains défendre pratiquement l'idée de vendre cette ligne pour le RAVeL. Ce sont des choses entendues dans cette commission, avant votre entrée en fonction au ministère de tutelle de la SNCB. Ici, je demande vraiment que tout soit mis en œuvre. Les Fonds européens existent mais de grâce, essayez de les obtenir pour relancer cette ligne et créer à côté, tout cela est possible, un RAVeL, pour que Bastogne puisse être raccordée via ces deux moyens de transport (léger vélo et transport public) aux autres villes de ce pays!

Vous évoquez le PSC et le cdH. Je voudrais également vous signaler que j'ai rarement vu un ministre PSC ou cdH gérer la tutelle sur la SNCB. Malheureusement, nous n'avons que rarement cela – et même jamais.

Quand vous parlez des 43 milliards, je vise quand même tous les ministres qui ont précédé. Je vous l'ai déjà dit la dernière fois. Selon moi, M. le ministre Bellot s'est battu pour le rail. Donc, il n'a rien fait! Finalement, quand on vous écoute, tous les autres n'ont rien fait! Heureusement, vous êtes le sauveur! Vous êtes le Messie du rail!

Le **président**: Je disais bien que c'étaient deux questions luxembourgeoises. Nous en avons eu la démonstration.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le paiement en liquide du titre de transport auprès de l'accompagnateur de train" (55035158C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les paiements en espèces à bord des trains" (55035600C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression des paiements en espèces à bord des trains" (55035624C)

14 Samengevoegde vragen van

- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cashbetaling bij de aankoop van het vervoerbewijs bij de treinbegeleider" (55035158C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Cashbetalingen aan boord" (55035600C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van cashbetalingen aan boord van de trein" (55035624C)

14.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, we hebben het hier al vaak gehad over die cashbetalingen.

Vanaf 1 mei 2023 zal het voor de treinreiziger niet meer mogelijk zijn om aan boord van de trein een ticket contant te betalen. Dat zal uitsluitend nog elektronisch kunnen.

De NMBS rechtvaardigt deze maatregel omdat die aansluit bij een brede maatschappelijke trend naar digitalisering en elektronisch betalen, maar er is ook een hele groep mensen die niet mee zijn met de digitalisering. Wat met hen? Die groep, veelal ouderen, wordt gewoon uitgesloten en gediscrimineerd door de NMBS.

Sinds juli 2022 vereist de wetgeving dat alle ondernemingen die met consumenten te maken hebben, en de NMBS valt onder deze wetgeving, hun klanten minstens één oplossing aanbieden waarmee zij hun aankopen elektronisch kunnen betalen. Deze oplossing kan in geen geval contante betalingen vervangen. Die moeten nog steeds aanvaard worden. De NMBS verklaart dat ze de wetgeving respecteert, aangezien alle bemande loketten en automaten contant geld aanvaarden. De spoorbonden en reizigersorganisaties blijven zich echter verzetten tegen deze maatregel.

Wordt deze beslissing door alle leden van de raad van bestuur van NMBS gesteund? Is er afgelopen week nog overleg geweest tussen NMBS en de vakbonden over deze maatregel? Wat waren de resultaten van dat overleg? Zult u nog ingrijpen? Zult u dit verbod tegenhouden?

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

De NMBS wil betalingen aan boord van de trein met cash geld in de toekomst afschaffen. Treinreizigers die hun vervoersticket willen kopen aan boord van de trein zullen dat vanaf mei enkel nog elektronisch kunnen doen.

Is de minister van oordeel dat deze maatregel de klantvriendelijkheid binnen de NMBS ten goede komt? Werd deze maatregel voorafgaandelijk afgestemd met het NMBS-personeel, in casu de treinbegeleiders?

Kan de minister garanderen dat deze maatregel geen aanleiding zal geven tot mogelijke discussies of incidenten tussen treinreizigers en de treinbegeleiders? Zo ja, op welke wijze?

14.03 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer de voorzitter, mijn antwoord is deels in het Frans, vermits de heer De Smet ook een vraag had gesteld.

Ik zal niet terugkomen op de redenen voor de autonome beslissing van het beheerscomité van de NMBS om vanaf 1 mei geen contante betalingen meer te aanvaarden in de trein, noch op de begeleidende maatregelen die op mijn aandringen naar aanleiding van deze beslissing werden genomen. Ik heb dit reeds toegelicht in mijn antwoord tijdens de plenaire vergadering van vorige week.

De NMBS laat mij weten dat ze op permanente basis in overleg is met haar vakbonden, ook de voorbije week. Ze informeert mij dat de voorbije week het principe van no-cashbetalingen in de treinen niet meer ter sprake is gekomen.

J'insiste néanmoins sur le fait qu'il est prévu que si un voyageur ne dispose pas d'un moyen de paiement à bord, l'accompagnateur peut lui adresser un bordereau l'invitant à payer ultérieurement son billet au même tarif qu'à bord. Le voyageur pourra s'acquitter de ce montant via d'autres canaux de vente tels que les guichets ou les automates où le paiement en espèces reste évidemment possible. Ces automates sont contrôlés de manière régulière et tout dysfonctionnement doit être signalé à la SNCB.

Je serai particulièrement attentif à l'évaluation de l'implémentation de cette mesure en concertation avec les acteurs de terrain afin que, le cas échéant, les ajustements complémentaires puissent être apportés par la suite de façon à pouvoir répondre aux questions tout à fait légitimes que vous relayez.

Le train doit être un moyen de transport accessible et inclusif. C'est en ce sens que je travaille depuis plus de deux ans. J'ajoute que j'apprécie l'action de mes prédécesseurs, dont celle de M. Bellot.

14.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, vorige week was er nog een actie van de vakbonden in Namen. Het blijft moeilijk voor het personeel. Ik heb nog met het personeel gesproken en dat vreest vooral meer risico op agressie in de treinen. Voor het personeel is het geen veiligheidsmaatregel, maar eerder een besparingsmaatregel die wordt doorgevoerd. Ik zou liever zien dat dit zo wordt genoemd en niet zoals dat nu wordt betiteld. Wij vinden het niet serieus dat men op deze manier een hele groep mensen uitsluit. Het is een publieke dienst die een voorbeeldfunctie moet vervullen in de maatschappij.

14.05 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik heb wel bedenkingen qua klantvriendelijkheid. Bepaalde klanten zullen nu uit de boot vallen, voor sommige mensen zal dit niet praktisch zijn. Ik begrijp dat we meegaan met de moderne technologie om elektronische betalingen overal mogelijk te maken. Dat staat zo in de formatienota, maar op pagina 28 van dezelfde nota staat ook dat het niet de bedoeling is om cashbetalingen af te schaffen. Dat is precies wat hier gebeurt. Ik ben er ook van overtuigd dat dit een mogelijke bron van discussie met en agressie tegenover treinbegeleiders zal zijn.

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

15 Questions jointes de

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle liaison ferroviaire transfrontalière" (55035162C)
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train des trois pays et ses conséquences pour la ligne 44" (55035467C)
- Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire transfrontalière et la ligne 44" (55035469C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle liaison entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle" (55035511C)

15 Samengevoegde vragen van

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe grensoverschrijdende spoorverbinding" (55035162C)
- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De drielandentrein en de gevolgen ervan voor lijn 44" (55035467C)
- Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De grensoverschrijdende spoorverbinding en lijn 44" (55035469C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe treinverbinding tussen Luik, Maastricht en Aken" (55035511C)

Le **président**: M. Parent n'est plus avec nous.

15.01 **Julie Chanson** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, la mobilité transfrontalière vers l'Allemagne est assurée par plusieurs lignes, dont la liaison Spa-Aix-la-Chapelle que vous connaissez bien. Les trains L circulant sur cette ligne sont souvent qualifiés de "trains-musées". Je vous ai d'ailleurs interrogé à plusieurs reprises à ce sujet, compte tenu notamment de leur vétusté qui les rend peu attractifs, et des problèmes d'accessibilité que ce type de matériel engendre.

Lors de la session plénière du Parlement Benelux qui s'est déroulée à La Haye le 17 mars dernier, le responsable de l'association TrainTramBus a annoncé le renouvellement prochain du matériel sur cette ligne. Dès lors, monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer s'il est effectivement prévu de renouveler le matériel assurant les connexions vers l'Allemagne entre Spa et Aix? Si oui, selon quel *timing*?

Ce nouveau matériel pourra-t-il améliorer l'accessibilité des trains, notamment pour les PMR et les cyclistes? Des modifications d'horaire sont-elles prévues?

Je vais enchaîner avec la deuxième question que j'ai déposée et qui concerne la même ligne mais sous un angle un peu différent. Il s'agit de votre annonce datant du 14 mars dernier au sujet de la signature d'un accord entre la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas pour la création d'une nouvelle ligne ferroviaire qui va relier Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle. C'est sans surprise que je vous interpelle, vu que la création de cette ligne pourrait possiblement avoir des conséquences sur la ligne 44 dont je viens précédemment de vous faire état.

J'aimerais savoir, monsieur le ministre, si, effectivement, vous pouviez m'indiquer les conséquences de la création de cette nouvelle ligne des trois pays sur la ligne 44? Cette ligne 44 continuerait-elle de relier Aix-la-Chapelle une fois la mise en service de ce train des trois pays. Je m'en réjouis évidemment, ce n'est pas ici une critique, mais venant de l'arrondissement de Verviers, je pense qu'il est tout à fait légitime de se questionner sur toutes les conséquences possibles sur notre ligne 44 qui nous est très, très chère.

Je vous remercie évidemment pour les réponses que vous allez m'apporter.

15.02 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, le 14 mars dernier, je me suis moi aussi réjouie lorsque j'ai vu que la ligne des trois pays était lancée. Ma question étant fort similaire à celle de Mme Chanson, je l'abrègerai. Pourriez-vous nous annoncer une date de lancement qui serait plus

précise que l'annonce du lancement à la fin de cette année?

Les trains seront-ils bien équipés du système ETCS? L'exemple du train des trois pays pourrait-il inspirer d'autres projets du même type ailleurs aux frontières de notre pays. Si oui, lesquels?

15.03 **Georges Gilkinet**, ministre: Chères collègues, le sujet de la mobilité ferroviaire transfrontalière est un beau projet. Avec mon homologue néerlandaise, Viviane Heinen, nous avons signé un accord pour le lancement du Drielandentrein, le train qui réunira les trois pays en reliant Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle dès décembre 2023. C'est un accord également cosigné par la province du Limbourg néerlandais, par les Nederlandse Spoorwegen et par la SNCB.

Concrètement, la fréquence de ce nouveau train transfrontalier sera de 18 allers-retours du lundi au vendredi, 17 le samedi et 16 le dimanche. Cette nouvelle offre remplacera l'offre actuelle entre Liège et Maastricht et les voyageurs pourront relier Aix-la-Chapelle au départ de Liège, soit via Maastricht, soit via Verviers. Les voyageurs au départ de Spa pourront rejoindre Aix-la-Chapelle, madame Chanson, moyennant une correspondance à Verviers.

Sur cette relation, il est prévu d'utiliser de nouvelles automotrices de type FLIRT, appartenant à Arriva, équipées au niveau de l'ETCS. Ce matériel doit encore être homologué par la European Railway Agency. Il est pourvu des équipements nécessaires pour l'accueil des personnes à mobilité réduite ainsi que pour les vélos. Ce sera un très beau progrès en matière de confort de voyage.

Les billets de train pour cette liaison seront disponibles via les canaux de vente habituels de la SNCB. S'agissant de l'offre tarifaire pour ce train des trois pays, elle est toujours en cours d'élaboration avec les partenaires étrangers. La tarification est en effet, ici, en partie déterminée par eux. La SNCB m'informe que celle-ci sera similaire à la tarification actuelle.

Je suis plutôt heureux et fier que nous ayons pu conclure cet accord avec nos voisins, en vue d'une véritable alternative aux vols à courte distance. Il s'agira ainsi de relayer aisément Cologne, Londres ou Paris, puisque ces trains pourront alimenter nos gares internationales telles que celle de Liège-Guillemins. C'est, me semble-t-il, une bonne nouvelle pour la mobilité.

15.04 **Julie Chanson** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Je me réjouis évidemment d'entendre que de nouvelles automotrices circuleront sur cette ligne. Elles ne peuvent, bien entendu, qu'être plus modernes que celles dont nous disposons actuellement. C'est une bonne nouvelle.

Néanmoins, quelques questions pratiques subsistent, mais je ne vous en veux pas, car il est normal qu'il reste sans doute quelques points d'interrogation à ce stade. Je ne manquerai pas de vous réinterroger ultérieurement pour connaître les conséquences éventuelles de cette mise en service sur la ligne 44. Cela sous-entend que je ne voudrais pas que certains horaires soient modifiés au détriment des navetteurs ni que certains trains soient privés de mise à jour sous prétexte de l'existence de ce train des trois frontières. Je pense que ce n'est pas votre souhait non plus. Néanmoins, il faut que nous nous portions garants d'un bon réseau ferroviaire dans les zones rurales. Je sais que vous avez cette tâche à cœur. Mais nous savons aussi que ce n'est pas toujours le cas d'un conseil d'administration. Je serai là et je veillerai - j'espère que vous aussi. Déjà merci, en tout cas, pour ceci aujourd'hui.

15.05 **Chanelle Bonaventure** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Évidemment, pour aujourd'hui, je vais me contenter d'apprécier les bonnes nouvelles. Je prendrai mon mal en patience pour l'annonce de la date officielle du lancement de cette ligne. J'espère aussi pouvoir me réjouir bientôt.

15.06 **Georges Gilkinet**, ministre: Madame Bonaventure, c'est décembre. C'est un des 31 jours du mois de décembre. Je peux vous préciser cela dès que possible.

15.07 Chanelle Bonaventure (PS): Oui, vous m'avez dit fin décembre. Je verrai. Je patienterai encore un peu. Nous espérons que cela arrivera pour Noël, avant de nous réjouir bientôt de bonnes nouvelles concernant les autres frontières de notre pays.

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

16 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wapendracht binnen het spoorgebeuren" (55035250C)

16 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le port d'armes dans les chemins de fer" (55035250C)

16.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de ingediende vraag.

In de aflevering van Terzake op 16/03/2023 kon de kijker zien met welke gevaren de treinbegeleiders en ander spoorpersoneel tegenwoordig geconfronteerd worden. Een treinbegeleider getuigde dat hij tijdens zijn controleronde in de trein botste op 'jongeren' waarvan één een vuurwapen toonde.

Recent noteerden we ook een aantal geweldincidenten waarbij de dader gebruik maakte van of dreigde met een steekwapen.

Heeft de minister kennisgenomen van de feiten die in de uitzending van Terzake uitgezonden werden?

Welke conclusies trekt de minister uit de reportage?

Welke mogelijkheden ziet de minister om:

algemeen: de toename van geweld binnen het spoorgebeuren in te dijken?

specifiek: de dracht/het bezit/het gebruik van wapens binnen het spoorgebeuren te voorkomen?

16.02 Minister Georges Gilkinet: Mijnheer Troosters, ik heb het hier en op andere fora al vaak gezegd en ik zal dat ook blijven doen: wij mogen agressie nooit aanvaarden, in geen enkele vorm en onder geen enkel beding. Ieder geval van agressie, of het nu gaat om verbaal dan wel om fysiek geweld of om dreigen met wapens, zal ik dan ook steeds ten sterkste veroordelen, zeker als het tegen het spoorpersoneel is gericht.

Het is voorts met veel interesse dat ik nu en dan naar de Vlaamse televisie kijk, onder meer naar *Terzake*. Ik bevestig dat ik kennis heb genomen van de ernstige feiten getoond tijdens de uitzending die u aanhaalde. De maatschappij en de overheid moeten het signaal geven dat elk geval van agressie er één te veel is en dat agressie systematisch vervolgd wordt, zowel gerechtelijk als door de ondersteuning van slachtoffers van geweld.

Dat is wat deze regering doet. Een voorname maatregel is de aanwerving van bijkomende Securailagenten, om het spoorwegpersoneel beter te beschermen. Wij hadden het daarnet ook al over de recent ingevoerde maatregel van ticketcontroles voor het instappen op de trein. Naast onmiddellijke psychologische steun biedt de NMBS haar medewerkers na elke vorm van agressie ook juridische bijstand aan, zodat zij klacht indienen en er een onderzoek naar de feiten kan worden geopend. De NMBS lanceerde ten slotte een aantal weken geleden ook een campagne tegen agressie tegen haar personeel. Alle genoemde maatregelen samen moeten de veiligheid op de trein en in de stations verhogen.

In antwoord op uw laatste vraag inzake wapendracht, wapenbezit of wapengebruik, geef ik mee dat dit uiteraard heel zorgwekkend is. Het betreft echter een kwestie die veeleer behoort tot de bevoegdheid van mijn collega-minister van Justitie. In ieder geval is het dragen van wapens niet toegestaan in België, ongeacht of dat op de trein is dan wel op andere plaatsen.

*Voorzitster: Maria Vindevoghel.
Présidente: Maria Vindevoghel.*

16.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, als u voor wapendracht naar Justitie verwijst, klopt dat natuurlijk, maar het blijft een collectieve verantwoordelijkheid. Deze kwestie moet ook uw zorg zijn. Ook binnen Mobiliteit en het spoorgebeuren moet er hard over nagedacht worden wat er van onze en uw kant kan gebeuren. Over wat deze regering doet en hoe effectief dat beleid is, verschillen we natuurlijk van mening. Niettemin dank ik u voor uw antwoord.

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

17 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in het station Denderleeuw tijdens en na de bouwwerken" (55035264C)

17 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité à la gare de Denderleeuw durant et après les travaux" (55035264C)

17.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, als antwoord op mijn schriftelijke vraag van 27 januari laat u mij weten dat de NMBS van plan is om 6 vaste camera's en 3 koepelcamera's te installeren op de perrons, 22 vaste camera's in de onderdoorgangen en 5 vaste camera's in de liften. Deze aantallen zouden kunnen wijzigen naargelang de werken.*

Tevens laat u weten dat er "in het kader van het samenwerkingsverband tussen de gemeente Denderleeuw en de NMBS, een frequent veiligheidsoverleg plaatsvindt met betrokken veiligheidsactoren (burgemeester, lokale politie, spoorwegpolitie en Securail), én dat er relevante informatie uitgewisseld wordt met betrekking tot de veiligheid in en rond de stationsomgeving én dat er wordt nauw samengewerkt wordt voor zowel de preventieve patrouilles als andere gemeenschappelijke acties."

Heeft u het in uw antwoord over camerabewaking, gelinkt aan de werf en de werken zelf, of betreft dit de camera's die onder de algemene camerabewaking van station Denderleeuw vallen?

Kan u mij zeggen wat dit samenwerkingsverband precies omhelst?

Wordt er op vaste tijdstippen overlegd?

Van wie gaat dit initiatief uit?

Wat verstaat u onder relevante informatie?

Worden ook "delict gerelateerde" cijfers, statistieken, specificaties en verslagen uitgewisseld?

17.02 Minister Georges Gilkinet: *Mevrouw de voorzitter, het gaat over camera's met een veiligheidsfinaliteit die voorzien worden in de nieuwe stationsomgeving, dus na afloop van de werkzaamheden.*

Het samenwerkingsverband houdt in dat alle partners elkaar regelmatig ontmoeten om de problemen te bespreken en dat elk volgens de eigen bevoegdheden gepaste maatregelen neemt. De vaste partners zijn de gemeente, de lokale politie, de spoorwegpolitie en de NMBS, via Securail. Er is dus regelmatig overleg tussen de veiligheidspartners. In 2022 heeft dit overleg zesmaal plaatsgevonden, in 2023 reeds één keer. Het initiatief gaat uit van Securail, in samenwerking met de gemeente Denderleeuw.

Onder relevante informatie wordt verstaan: alle informatie die betrekking heeft op het aspect sociale veiligheid in en rond de stationsomgeving en die door de verschillende veiligheidspartners met elkaar gedeeld wordt. Het gaat dan over recente veiligheidsincidenten, tussenkomsten door de politie en Securail, tijdstippen waaraan de NMBS een bijzondere focus besteedt, gelet op de oproepen enzovoort, alsook de planning en de resultaten van gemeenschappelijke en individuele acties. Er worden inderdaad verslagen en cijfergegevens uitgewisseld en ook de tijdstippen waarop Securail gerichte acties organiseert in het station van Denderleeuw.

17.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Mijnheer de minister, u spreekt over camera's na de werkzaamheden. De werkzaamheden aan het station van Denderleeuw waren niet alleen hoognodig, ze zullen ook geruime tijd in beslag nemen. Het kan natuurlijk niet dat tijdens de werken de aandacht voor de veiligheid, via camera's en in de ruimere zin van het woord, verslapt. Die aandacht voor de onveiligheidsproblematiek in de stationsbuurt van Denderleeuw blijft immers helaas zeer actueel.

Het station van Denderleeuw is niet alleen het tweede grootste station van Oost-Vlaanderen, maar de stationstunnel verbindt ook twee belangrijke delen van Denderleeuw. Het is meer dan alleen een station; het maakt deel uit van een hele buurt en regio die jammer genoeg te vaak in het nieuws komen door geweldplegingen en vandalisme. Recentelijk kwam het station van Denderleeuw nog in het nieuws door een vechtpartij tussen twee rivaliserende Brusselse bendes. Die verbrusselingsproblematiek is een issue in de hele Denderregio en het station van Denderleeuw maakt helaas deel uit van dit triestige schouwspel.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

Président: Jean-Marc Delizée.

Ik ben me ervan bewust dat de NMBS niet de enige instantie is en dat het federale niveau niet het enige beleidsdomein is, maar ik vraag u uitdrukkelijk dat u en de NMBS meer aandacht zouden besteden aan die veiligheidsproblematiek. Het zou de reizigersaantallen alleen maar tegen goede komen, want een veilige stationsomgeving is belangrijk voor alle reizigers, alle omwonenden en alle NMBS- en Infrabelwerknemers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 55035288C de M. Hervé Rigot et n° 55035289C de Mme Laurence Zanchetta sont reportées.

18 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bezetting van de parkings in beheer van de NMBS" (55035299C)**

- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bezettingsgraad van de NMBS-parkings" (55035375C)**

- **Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De parkeertarieven van de stationsparkings" (55035514C)**

18 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'occupation des parkings gérés par la SNCB" (55035299C)**

- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux d'occupation des parkings de la SNCB" (55035375C)**

- **Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prix des parkings dans les gares" (55035514C)**

De **voorzitter**: De heer Roggeman is afwezig.

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

Mijnheer de minister, zowel ikzelf als diverse collega's hebben U in het verleden al bevraagd over de bezettingcijfers van de NMBS-parkings. Met het argument dat informatie hierover gevoelig en commercieel vertrouwelijk zou zijn, heeft de NMBS tot op heden geweigerd een antwoord te formuleren.

Nochtans is met het oog vast te stellen of een NMBS-parking veel of weinig gebruikt wordt. De tarieven voor de parking zijn ook vrij te consulteren. De door de NMBS aangehaalde redenen van commerciële vertrouwelijkheid lijken mij dan ook nogal vreemd.

1. Kan de NMBS het zogenaamde commerciële vertrouwelijk karakter en de gevoeligheid van de gevraagde info specificeren?

2. Kan de NMBS bevestigen wel degelijk over de individuele bezettingsgraden van haar parkings te beschikken?

3. Vindt de minister het een goede zaak dat de NMBS parlementsleden informatie weigert mee te delen aangaande met publieke middelen gefinancierde projecten?

4. Zal de minister maatregelen nemen opdat de parlementsleden van deze commissie de door hun gevraagde informatie inzake de bezettingsgraden van de NMBS-parkings alsnog zullen ontvangen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer en hoe?

18.02 **Chanelle Bonaventure** (PS): *Monsieur le ministre, je crois qu'il faut pouvoir en convenir: les prix pratiqués dans les parkings de la SNCB sont en règle générale assez élevés, alors que la volonté affichée en parallèle par les pouvoirs publics est d'inciter à la multimodalité et à l'utilisation des transports en commun.*

En 2022, les parkings que gère la SNCB dans ses gares lui ont rapporté 12 millions d'euros, contre 7,8 millions en 2021 et 14,8 millions en 2019, avant la pandémie.

Récemment, Sud Presse a mené une analyse des tarifs pratiqués dans les différentes gares de Wallonie et Bruxelles. Si l'importance des montants est en soi déjà un problème, ce qui frappe dans cet article, c'est également, et peut-être surtout, la disparité des sommes réclamées.

Là où le navetteur disposant d'un abonnement qui se gare à Liège-Guillemins paiera 800 € par an, celui qui prend son train à Charleroi déboursera 357 €. Le constat est le même pour le ticket journalier — ici aussi avec abonnement — qui s'élève à 7,44 € à Charleroi, mais à 15 € à Liège. Il ne s'agit pas au demeurant uniquement de différences régionales. Ainsi, payer son parking à l'année coûte 43 € de plus à Marchienne-au-Pont qu'à Charleroi.

Sur base de ces exemples, je voudrais vous demander, Monsieur le Ministre, comment vous expliquez de telles disparités? Concernant en particulier le cas de Liège, pour quelles raisons le montant est-il à ce point important? Ne conviendrait-il pas de se diriger vers une uniformisation?

En outre, pouvez-vous nous informer sur les tarifs du stationnement sécurisé des vélos en gare? D'importantes disparités sont-elles également à constater?

Je vous remercie.

18.03 **Minister Georges Gilkinet**: Ik krijg geregeld vragen over het beleid inzake de stationsparkings van de NMBS, wat een belangrijk onderwerp is en waar nuance, zoals bij alles, aan de orde is. Het uitgangspunt is mensen aanmoedigen om zich zoveel mogelijk met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer naar het station te begeven en zo de *modal shift* naar duurzame mobiliteitsmodi stimuleren.

In stedelijke gebieden zal een aanbod van gratis parkeren nadelig zijn voor de mobiliteit en het milieu, omdat het een aanzuigeffect heeft op voertuigen. In landelijke gebieden is de realiteit uiteraard verschillend en wordt de auto bijvoorbeeld gebruikt om zich naar het station te begeven. Iedere lokale situatie is dus anders en daar wordt rekening mee gehouden in de besluitvorming. Het STOP-principe werd in het openbaredienstcontract van de NMBS opgenomen. Wanneer de NMBS een parking betalend maakt, dan zit ze steeds samen met de gemeente om het parkeerbeleid in de stationsomgeving waar mogelijk af te stemmen. Dat overleg is essentieel om tot gedragen oplossingen te komen.

Comme stipulé dans son contrat de service public, la SNCB applique une stratégie parking articulée autour des six principes suivants: un accès prioritaire pour les voyageurs ferroviaires dans les parkings avec contrôle d'accès, un tarif avantageux pour les utilisateurs réguliers et occasionnels du train lorsque le parking est payant, une tarification différenciée selon le type de gare, l'utilisateur et le marché local, une couverture des charges opérationnelles par les recettes, un encouragement à l'utilisation des transports en commun ou du vélo entre le domicile et la gare en évitant une concurrence tarifaire, une

proposition d'une palette de services intermodaux (vélos et voitures partagés, bornes de recharge, points vélo).

Ainsi, comme le prévoit sa stratégie, la SNCB applique une stratégie différenciée. Outre les abonnements de parking, des tickets de parking individuels et des tickets à usage multiple sont proposés.

Verder kan ik enkel herhalen dat de NMBS geen individuele bezettingscijfers van haar parkings wenst mee te delen, omdat ze oordeelt dat dit commerciële gegevens zijn. De globale bezettingsgraad wordt wel meegedeeld. U zult die bijvoorbeeld terugvinden in het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 1437 van de heer Roggeman. Ik verwijs de heer Roggeman, die niet meer aanwezig is, dan ook naar de gedetailleerde antwoorden die hij ter zake van mijn kabinet ontving via de diensten van de NMBS, die veel werk hebben om deze vragen te beantwoorden.

18.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik ben het er deels mee eens dat men de mensen moet verleiden om de trein te nemen en om het liefst te voet of met de fiets, dus via zachte mobiliteit, naar het station te komen. Helaas is de realiteit dat sommige mensen in landelijke gebieden, zoals u zelf ook aangaf, geen andere mogelijkheid hebben dan zich met de auto naar het station te begeven. Dat moet evenzeer aangemoedigd worden, want dat is nog altijd beter dan de verplaatsing zelf met de auto te maken. Ik heb nog altijd liever dat ze een korte verplaatsing naar het station maken om daar dan toch de trein te nemen. Ik ben het dus nog steeds niet eens met de tarificatie van de parkeerplaatsen van de NMBS.

Daarnaast krijgen we van de NMBS echt geen zinvolle uitleg over wat er nu vertrouwelijk is aan de bezettingscijfers van een individuele parking. Iedereen kan in principe wel zien dat veel van die parkings regelmatig half leegstaan. Iedereen kan tevens de tarieven raadplegen, ook de concurrentie, als die er al zou zijn. Het blijft dus onduidelijk waarom dat vertrouwelijke commerciële gegevens zijn. Ik vind het zeer jammer dat we daar geen inzage in krijgen.

18.05 Chanelle Bonaventure (PS): Monsieur le président, je voudrais simplement remercier le ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur le ministre, pourrions-nous convenir de traiter une dernière question?

18.06 Georges Gilkinet, ministre: J'ai cru comprendre que la question sur les règles en vigueur pour la construction à proximité des voies ferroviaires était prioritaire, je propose donc de traiter celle-là.

Le **président**: Très bien. Les questions n° 55035359C et n° 55035366C de M. Olivier Vajda sont donc transformées en questions écrites.

19 Questions jointes de

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les règles en vigueur pour la construction à proximité de voies ferroviaires" (55035432C)

- Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les règles en vigueur pour la construction à proximité de voies ferroviaires" (55035571C)

19 Samengevoegde vragen van

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vigerende regels inzake bouwen in de directe omgeving van het spoor" (55035432C)

- Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De huidige wetgeving betreffende het bouwen nabij spoorlijnen" (55035571C)

19.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, en province de Luxembourg, le projet hospitalier Vivalia 2025 est au centre de nombreuses préoccupations – à juste titre, tant l'accès et la

qualité des soins de santé constituent un enjeu primordial pour notre province rurale.

Ce projet, qui propose de réduire le réseau hospitalier à deux sites sur la province – alors que la province en compte cinq ou six –, pour en améliorer un qui existe déjà et en construire un nouveau, a dû notamment décider de la localisation du nouvel hôpital que l'intercommunale souhaite construire.

Plusieurs sites ont alors été étudiés, avant de se tourner vers celui d'Houdemont, qui est loin de faire l'unanimité, puisqu'il repose sur la seule présence de l'automobile et d'une autoroute, entre autres problèmes soulevés, lesquels ne relèvent pas de votre compétence. L'idée de s'implanter sur un autre site, appelé Habay-Gare, avait été également étudiée, avant d'être écartée sous couvert de la proximité avec la voie ferrée. C'est à ce sujet que je souhaite vous interroger.

Selon les promoteurs du projet, c'est en effet la transposition du règlement européen concernant le transport international ferroviaire qui limite nos options, car il interdirait de positionner un hôpital à moins de 200 mètres (ou 400 mètres selon les versions) d'une voie ferrée sur laquelle des marchandises dangereuses pourraient circuler.

Monsieur le ministre, j'aimerais que vous éclairiez ma lanterne sur ce point. La législation empêche-t-elle réellement la présence d'un hôpital à côté d'une voie ferrée ouverte au transport de marchandises potentiellement dangereuses? Si oui, s'agit-il d'un règlement, d'une autre norme ou de bonnes pratiques? Si la réponse à la première question est positive, des marchandises dangereuses circulent-elles sur la ligne 162?

Si aucune marchandise dangereuse ne transite à proximité, confirmez-vous la possibilité d'installer un hôpital à proximité de voies, en particulier en ce qui concerne la ligne 162? À quelles conditions?

Pour reprendre un exemple similaire, à Bruxelles, l'hôpital Delta a ouvert en 2018, à proximité et même au-dessus des voies ferrées. Cette localisation a-t-elle fait l'objet de mesures particulières?

Le **président**: M. Piedboeuf, n'étant plus présent, n'a pas l'occasion de joindre sa question n° 55035571C.

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur le président, monsieur Vajda, je vais tenter d'éviter d'entrer dans un débat luxembourgeois car je sais que c'est parfois dangereux. Je vais simplement vous communiquer la réponse que le SPF Mobilité a préparée sur le sujet, strictement par rapport à la réglementation, quoique je puisse avoir un avis sur la question sous-jacente qui est posée.

La seule réglementation européenne transposée au niveau fédéral concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer est la directive 2008/68 CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses transposée dans un arrêté royal du 2 novembre 2017 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives.

Cette réglementation ne prévoit cependant aucune interdiction de construction de bâtiment (hôpital ou autres) à proximité des voies ferrées pouvant servir au transport de marchandises dangereuses. Au niveau fédéral, les seules interdictions de construction aux abords des voies sont à trouver dans la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer en son article 21, au chapitre 3, qui prévoit une interdiction, sauf obtention d'une autorisation écrite du gestionnaire d'infrastructure d'exploitation dûment motivée, pour des raisons de sécurité d'ériger des bâtiments à moins de cinq mètres à partir des voies. Cette interdiction ne correspond donc pas à celle à laquelle il est fait référence dans votre question.

Par ailleurs, la réglementation en matière d'aménagement du territoire est une compétence dévolue aux Régions sur la base de l'article 6, § 1^{er}, I et II de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. En l'occurrence, la réglementation applicable pourrait donc être à trouver dans le Code du développement territorial de la Région wallonne ou d'autres textes applicables au niveau régional. Je vous propose de poursuivre vos recherches sur cette base.

19.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous rassure, l'absence de M. Piedbœuf

m'empêchera d'entamer un débat luxembourgeois. Je vous remercie en tout cas pour les réponses que vous m'avez apportées, qui confirment les questions que nous nous posions. Je vais creuser davantage du côté régional avec mes collègues.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 03.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.03 uur.