

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mercredi

15-02-2023

Après-midi

Woensdag

15-02-2023

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement Réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
Vooruit	Vooruit
Les Engagés	Les Engagés
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 55 0000/000	Document parlementaire de la 55 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 55 0000/000	Parlementair stuk van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

INHOUD

<p>Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux aux passages à niveau de Bilzen" (55033328C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i></p> <p>Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'action sur les mesures ferroviaires en vue de faciliter les exportations depuis l'Ukraine" (55033894C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i></p> <p>Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement du parking de la gare d'Haaltert" (55033895C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i></p> <p>Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La masse maximale autorisée des véhicules" (55033905C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i></p> <p>Questions jointes de</p> <p>- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La revendication de la FEF en faveur d'un abonnement à 12 euros pour les étudiants" (55033940C)</p> <p>- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme tarifaire de la SNCB pour les personnes âgées et les jeunes" (55034135C)</p> <p>- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La préoccupation d'OKRA concernant l'augmentation des tarifs pour les seniors" (55034183C)</p> <p>- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme de la structure des tarifs à la SNCB" (55034299C) <i>Orateurs: Chanelle Bonaventure, Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i></p> <p>Question de Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Tournai-Lille" (55033941C) <i>Orateurs: Daniel Senesael, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i></p> <p>Questions et interpellation jointes de</p> <p>- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève spontanée parmi les</p>	<p>1</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>6</p> <p>8</p> <p>8</p>	<p>Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de spooroverwegingen in Bilzen" (55033328C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i></p> <p>Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het actieplan aangaande spoormaatregelen ten behoeve van de vlottere export vanuit Oekraïne" (55033894C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i></p> <p>Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken van de stationsparking in Haaltert" (55033895C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i></p> <p>Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maximaal toegelaten massa van voertuigen" (55033905C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i></p> <p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag van de FEF om een studentenabonnement voor 12 euro" (55033940C)</p> <p>- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefwijzigingen bij de NMBS voor jongeren en ouderen" (55034135C)</p> <p>- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bezorgdheid van OKRA over de tariefverhoging voor senioren" (55034183C)</p> <p>- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De hervorming van de tariefstructuur bij de NMBS" (55034299C) <i>Sprekers: Chanelle Bonaventure, Frank Troosters, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i></p> <p>Vraag van Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Doornik-Rijsel" (55033941C) <i>Sprekers: Daniel Senesael, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i></p> <p>Samengevoegde vragen en interpellatie van</p> <p>- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spontane staking van</p>	<p>1</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>6</p> <p>8</p> <p>8</p>
--	---	--	---

accompagnateurs de train" (55033942C)		treinbegeleiders" (55033942C)	
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'alarme silencieuse (système de signalement) dans les trains de la SNCB" (55033943C)	8	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het stil alarm (meldingssysteem) in de NMBS-treinen" (55033943C)	8
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La campagne de la SNCB concernant les agressions de membres du personnel des chemins de fer" (550003811)	8	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-campagne over agressie tegen spoorwegpersoneel" (550003811)	8
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à la gare de Lierre" (55034248C)	8	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleider in het station van Lier" (55034248C)	8
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions sur le rail" (55034303C)	8	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressie op het spoor" (55034303C)	8
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à la gare de Boechout" (55034361C)	8	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleider in het station van Boechout" (55034361C)	8
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La menace de grève des syndicats des cheminots" (55034362C)	8	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dreigende staking van de spoorbonden" (55034362C)	8
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train en gare de Mol" (55034363C) Orateurs: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	8	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleider in het station van Mol" (55034363C) Sprekers: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	8
<i>Motions</i>	11	<i>Moties</i>	11
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne les trains autonomes" (55033303C) Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	12	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot zelfrijdende treinen" (55033303C) Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	12
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente de terrains résiduels par la SNCB" (55033663C) Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	14	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van restgronden door de NMBS" (55033663C) Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	14
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La panne technique à la cabine de signalisation de Berchem" (55033949C)	15	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De technische panne in het seinhuis van Berchem" (55033949C)	15
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes survenus dans la cabine de signalisation de Berchem" (55033954C) Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	15	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Problemen in het seinhuis van Berchem" (55033954C) Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	15

Questions jointes de	16	Samengevoegde vragen van	16
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les quais glissants" (55033950C)	16	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gladde perrons" (55033950C)	16
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le salage des points d'arrêt et gares de la province du Luxembourg" (55034026C) <i>Orateurs: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	16	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gladheidsbestrijding op stopplaatsen en in stations in de provincie Luxemburg" (55034026C) <i>Sprekers: Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	16
Questions jointes de	16	Samengevoegde vragen van	16
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de câbles sur les voies ferrées" (55033965C)	16	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Kabeldiefstallen op het spoor" (55033965C)	16
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de câbles" (55033985C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	16	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Kabeldiefstallen" (55033985C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	16
Question de Roberto D'Amico à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de prévention aux abords des gares et chemins de fer pour les personnes malentendantes" (55034023C) <i>Orateurs: Roberto D'Amico, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	18	Vraag van Roberto D'Amico aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De preventieve maatregelen in de nabijheid van stations en spoorlijnen voor slechthorenden" (55034023C) <i>Sprekers: Roberto D'Amico, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	18
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de passerelle pour cyclistes et piétons entre la station Schuman et la place du Luxembourg" (55034074C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	19	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor de fiets- en voetgangersbrug tussen het station Schuman en het Luxemburgplein" (55034074C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	19
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne la piste cyclable rapide F415" (55034076C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	19	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de fietssnelweg F415" (55034076C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	19
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les caténaïres des systèmes ferroviaires comme réseaux d'approvisionnement pour bornes de recharge" (55034105C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	20	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bovenleidingen van spoorssystemen als bevoorradingsnetwerk voor laadpunten" (55034105C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	20
Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La Surveillance Roadmap concernant le parc éolien E40 Polderbries" (55034139C) <i>Orateurs: Tim Vandenput, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	21	Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Surveillance Roadmap over het windpark E40 Polderbries" (55034139C) <i>Sprekers: Tim Vandenput, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	21
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident impliquant un	22	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ongeval met een FlixBus	22

FlixBus et la réglementation concernant les rétroviseurs d'angle mort" (55034275C)

Orateurs: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

en de regelgeving inzake dodehoekspiegels" (55034275C)

Sprekers: **Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 15 FÉVRIER 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 15 FEBRUARI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 08 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

Le texte en italique est un résumé de la question préalablement déposée.

01 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux aux passages à niveau de Bilzen" (55033328C)

01.01 Wouter Raskin (N-VA): Le cahier des charges des travaux aux passages à niveau de Bilzen stipule que l'entrepreneur est tenu d'effectuer un état des lieux de toutes les propriétés concernées. Quelles sont les propriétés concernées?

01.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les "propriétés concernées" sont définies au point 79.5.2.2 du cahier des charges. Aucun périmètre précis n'a été délimité à cet effet.

01.03 Wouter Raskin (N-VA): Si le ministre ne peut déterminer de quelles parcelles il s'agit, il en résulte une insécurité juridique, bien qu'il n'en soit bien entendu pas responsable.

L'incident est clos.

02 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'action sur les mesures ferroviaires en vue de faciliter les exportations depuis l'Ukraine" (55033894C)

02.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *L'invasion russe en Ukraine a entraîné une diminution drastique des exportations de blé et d'oléagineux, principalement, depuis les ports situés en mer Noire. L'UE appelle à soutenir les importations depuis l'Ukraine par d'autres modes de transport tels que le rail. À cet*

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.08 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

De cursieve tekst is een samenvatting van de tekst die de vraagsteller vooraf heeft ingediend.

01 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de spooroverwegen in Bilzen" (55033328C)

01.01 Wouter Raskin (N-VA): In het bestek van de werken aan de spoorwegovergangen in Bilzen staat dat de aannemer verplicht is om een plaatsbeschrijving uit te voeren van alle betrokken eigendommen. Om welke eigendommen gaat het?

01.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De definitie van 'betrokken eigendommen' is vastgelegd in bepaling 79.5.2.2 van het bestek. Er is hiervoor geen exact vastgelegde perimeter.

01.03 Wouter Raskin (N-VA): Als de minister niet kan verduidelijken om welke percelen het gaat, dan leidt dat tot rechtsonzekerheid, al is dat uiteraard niet zijn fout.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het actieplan aangaande spoormaatregelen ten behoeve van de vlottere export vanuit Oekraïne" (55033894C)

02.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Door de Russische inval in Oekraïne is de uitvoer van voornamelijk graan en oliehoudende zaden via de havens aan de Zwarte Zee drastisch teruggevallen. De EU roept op om via andere transportkanalen zoals het spoor de import vanuit Oekraïne te*

effet, chaque État membre pourrait désigner un point de contact spécifique pour les corridors de solidarité, auquel les parties prenantes pourraient signaler des problèmes dans la chaîne logistique. Quel est l'état de la situation dans notre pays?

Une plateforme de mise en correspondance est également en cours de création afin de faciliter les échanges entre les acteurs de la chaîne logistique et d'optimiser les flux de marchandises. Le SPF Mobilité et Infrabel sont-ils au courant de ces initiatives?

Quelles sont les actions entreprises par Infrabel pour mettre à disposition suffisamment de sillons pour permettre l'exportation de produits provenant d'Ukraine?

02.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): La Russie utilise tous les moyens possibles pour exercer des pressions sur l'Ukraine. Un corridor maritime a été ouvert en mer Noire à la mi-2022 après une médiation menée par la Turquie, ce qui a de nouveau permis en partie des exportations par navires. Des transports terrestres alternatifs par chemin de fer, par navigation fluviale et par route restent cependant nécessaires. C'est pourquoi la Commission européenne a lancé l'initiative des "Corridors de solidarité". En juillet 2022, j'ai rencontré des représentants d'entreprises de transport de marchandises par chemin de fer pour promouvoir cette initiative et établir des liens transversaux. À cette occasion, il a été confirmé que des céréales ukrainiennes étaient transportées par rail vers le port de Gand, d'où est organisée la suite de la logistique. Le Centre de crise national, qui est le point de contact pour la Belgique, met régulièrement en œuvre une coordination nationale à laquelle participe également le SPF Mobilité.

Une série d'acteurs belges des secteurs privé et public sont impliqués dans la plateforme de rapprochement de la Commission européenne. Le SPF Mobilité en fait également partie et informe les acteurs. Infrabel y est présent pour gérer les flux sur le réseau ferroviaire belge.

L'incident est clos.

03 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement du parking de la gare d'Haaltert" (55033895C)**

03.01 **Pieter De Spiegeleer (VB):** *Est-il exact que le 1^{er} décembre 2016, la commune de Haaltert a remis un avis défavorable à la SNCB pour le réaménagement du parking de la gare et la construction d'un abri à vélos, et que le 10 mars 2017, le gouvernement flamand a délivré un permis*

ondersteunen. Elke lidstaat zou daartoe een specifiek contactpunt voor de solidariteitscorridors kunnen aanwijzen, zodat belanghebbenden problemen in de logistieke keten kunnen melden. Wat is de stand van zaken bij ons?

Er wordt ook een matchmakingsplatform opgericht om uitwisseling tussen actoren in de logistieke keten te vergemakkelijken en de goederenstromen te optimaliseren. Zijn de FOD Mobilité en Infrabel daarvan op de hoogte?

Welke actie onderneemt Infrabel om genoeg rijpaden beschikbaar te maken voor de export van producten uit Oekraïne?

02.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Rusland gebruikt alle beschikbare middelen om druk uit te oefenen op Oekraïne. Sinds midden 2022 werd na Turkse bemiddeling een zee-corridor geopend in de Zwarte Zee, waardoor de export per schip weer deels mogelijk werd. Alternatief transport over land via het spoor, de binnenvaart en de weg blijft wel noodzakelijk. Daarom heeft de Europese Commissie het initiatief 'Solidarity Lanes' gelanceerd. In juli 2022 heb ik samengezeten met goederenspoorbedrijven om dat initiatief te promoten en dwarsverbanden te leggen. Daar is bevestigd dat Oekraïens graan via het spoor naar de haven van Gent werd vervoerd om van daaruit verder te worden verdeeld. Het contactpunt voor België is het Nationaal Crisiscentrum, dat regelmatig een nationale coördinatie organiseert, waaraan ook de FOD Mobilité deelneemt.

Bij het Matchmaking Platform van de Europese Commissie zijn een hele reeks Belgische stakeholders uit de privésector en de overheid betrokken. Ook de FOD Mobilité is aangesloten en informeert de stakeholders. Infrabel is aanwezig om het beheer van de stromen op het Belgische spoorwagennet te regelen.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stand van zaken van de stationsparking in Haaltert" (55033895C)**

03.01 **Pieter De Spiegeleer (VB):** *Klopt het dat de gemeente Haaltert op 1 december 2016 een ongunstig advies afleverde aan de NMBS voor de heraanleg van de stationsparking en de bouw van een fietsenstalling, en de Vlaamse overheid op 10 maart 2017 een voorwaardelijke vergunning?*

conditionnel ? Quel est le calendrier du projet ?

03.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Ruimte Vlaanderen a jugé l'avis défavorable de la commune de Haaltert recevable mais non fondé. Le gouvernement flamand a toutefois délivré un permis conditionnel. Le dernier contact entre la SNCB et la commune de Haaltert date de début février 2023. Le projet a été suspendu et la date de redémarrage de l'étude préliminaire n'est pas encore connue. Il n'y a pas encore d'accord sur le tracé de l'autoroute cyclable, qui pourrait traverser ou non le parking.

03.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): J'ai également reçu cette information au niveau local. Entre-temps, le permis provisoire de la Région flamande a expiré et l'état du parking actuel se détériore à un rythme effarant. Il convient donc de trouver rapidement une solution.

L'incident est clos.

04 **Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La masse maximale autorisée des véhicules" (55033905C)**

04.01 **Wouter Raskin** (N-VA): *La conséquence de la formule du pont dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 est que, dans la pratique, la masse maximale autorisée des véhicules est beaucoup plus faible que la masse maximale théoriquement et techniquement possible. Cela pose surtout un problème pour les propriétaires de semi-remorques raccourcies.*

Est-il recommandé de simplifier et de clarifier la réglementation? Est-il exact que la verbalisation sur la base de cet arrêté royal est impossible? Des chiffres relatifs au nombre d'infractions à la formule du pont qui ont été constatées sont-ils disponibles pour la période 2017-2022?

04.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Depuis la sixième réforme de l'État, il s'agit d'une compétence des régions.

L'incident est clos.

05 **Questions jointes de**

- **Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La revendication de la FEF en faveur d'un abonnement à 12 euros pour les étudiants" (55033940C)**
- **Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme tarifaire de la SNCB pour les personnes âgées et les jeunes" (55034135C)**
- **Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La préoccupation d'OKRA concernant l'augmentation des tarifs pour les seniors" (55034183C)**

Wat is de timing van het project?

03.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Ruimte Vlaanderen beoordeelde het ongunstig advies van de gemeente Haaltert ontvankelijk, maar ongegrond. De Vlaamse overheid leverde wel een voorwaardelijke vergunning af. Het laatste contact tussen de NMBS en de gemeente Haaltert dateert van begin februari 2023. Het project is gepauzeerd en de heropstart van de voorstudie is nog niet gekend. Er is nog geen akkoord over het tracé van de fietssnelweg, die al dan niet over de parking zal lopen.

03.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Deze informatie kreeg ik ook op lokaal niveau. De voorlopige goedkeuring van het Vlaams Gewest is ondertussen verlopen en de staat van de huidige parking gaat schandalig snel achteruit. Er moet dus op korte termijn een oplossing komen.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De maximaal toegelaten massa van voertuigen" (55033905C)**

04.01 **Wouter Raskin** (N-VA): *Het gevolg van de brugformule in het KB van 15 maart 1968 is dat de maximaal toegelaten massa van voertuigen in de praktijk een stuk lager uitvalt dan het theoretisch en technisch mogelijke maximumgewicht. Dat is vooral een probleem voor eigenaars van verkorte opleggers.*

Is het aangewezen om de regelgeving te vereenvoudigen en te verduidelijken? Klopt het dat verbaliseren op basis van dat KB onmogelijk is? Zijn er cijfers voor de periode 2017-2022 over het aantal vastgestelde overtredingen van de brugformule?

04.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Sinds de zesde staatshervorming is dit een bevoegdheid van de gewesten

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- **Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vraag van de FEF om een studentenabonnement voor 12 euro" (55033940C)**
- **Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tariefwijzigingen bij de NMBS voor jongeren en ouderen" (55034135C)**
- **Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bezorgdheid van OKRA over de tariefverhoging voor senioren" (55034183C)**
- **Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM**

- **Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réforme de la structure des tarifs à la SNCB" (55034299C)**

05.01 Chanelle Bonaventure (PS): Ce 1^{er} février, les nouveaux tarifs de la SNCB sont entrés en vigueur avec une hausse difficilement supportable pour les plus précaires. La Fédération des étudiants francophones (FEF) réclame un abonnement à 12 euros pour les étudiants, à l'exemple de la STIB et du TEC. Une pétition en ce sens a recueilli plus de 10 000 signatures.

La FEF rappelle que les étudiants prenant les transports en commun sont généralement les plus précaires, et qu'environ un étudiant sur cinq a plus de 25 ans et ne peut dès lors bénéficier des réductions de la SNCB.

Que pensez-vous des revendications de la FEF? Rencontrerez-vous ses représentants? Des initiatives sont-elles envisagées?

Les billets aller-retour forfaitaire de 7,8 euros pour les personnes âgées et de 7,1 euros par trajet pour les jeunes vont être supprimés, mais ces deux catégories bénéficieront d'une réduction de 40 % sur les billets standards. Plus la distance est longue, plus la hausse sera importante.

Cependant, vous contestiez ces augmentations et évoquiez des tarifs cumulés pour les jeunes et les seniors dans les heures creuses, des cartes avantages et des prix maximaux pour les longues distances, ainsi que des réductions durant les heures de pointe, pour de courtes distances en aller simple.

Qu'en est-il? Le plafond du prix du billet standard pour les seniors et les jeunes est-il décidé? Dans quelle mesure ces aides cumulées leur bénéficieront-elles? Y a-t-il un calendrier? Les organisations concernées seront-elles consultées?

05.02 Frank Troosters (VB): *L'augmentation des tarifs "senior" suscite de vives inquiétudes. L'OKRA demande une concertation urgente avec le ministre. Celui-ci répondra-t-il à cet appel?*

05.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Le nouveau plan tarifaire de la SNCB devrait entrer en vigueur dans deux ans. Il fera intervenir des critères comme l'âge et les heures creuses et de pointe. Le contrat de gestion ne contient pas de dispositions relatives à un tarif maximum pour les groupes cibles. Le tarif senior a, de ce fait, généré des inquiétudes. Il est à craindre qu'un voyage Anvers-Ostende ne coûte trois fois plus cher. Un autre élément ne se trouve plus dans

Mobilité) over "De hervorming van de tariefstructuur bij de NMBS" (55034299C)

05.01 Chanelle Bonaventure (PS): Sinds 1 februari zijn de nieuwe tarieven van de NMBS van toepassing en die hogere tarieven zijn voor de kwetsbaarste groepen zwaar om te dragen. De federatie van Franstalige studenten FEF dringt aan op een studentenabonnement van 12 euro, naar het voorbeeld van de MIVB en de TEC. Met een petitie in die zin werden er meer dan 10.000 handtekeningen verzameld.

De FEF herinnert eraan dat het doorgaans de kwetsbaarste studenten zijn die van het openbaar vervoer gebruikmaken en dat ongeveer een op de vijf studenten ouder is dan 25 jaar en dus niet kan profiteren van de kortingen die de NMBS aanbiedt.

Wat vindt u van de eisen van de FEF? Zult u vertegenwoordigers van die studentenfederatie ontmoeten? Worden er initiatieven overwogen?

De tickets met een forfaitaire prijs ongeacht de bestemming – 7,8 euro voor een heen- en terugreis voor senioren en 7,1 euro per traject voor jongeren – zullen afgeschaft worden. In de plaats daarvan krijgen die twee categorieën van reizigers een korting van 40 % op de standaardtickets. Hoe langer het traject, hoe aanzienlijker de verhoging.

U betwistte die prijsstijgingen echter en sprak over cumulatieve tarieven voor jongeren en senioren in de daluren, voordeelkaarten en maximumprijzen voor lange afstanden, net als kortingen in de piekuren voor korte trajecten en wanneer het een enkele reis betreft.

Hoe staat het daarmee? Licht het plafond voor de standaard ticketprijs voor senioren en jongeren vast? In hoeverre zal die gecumuleerde steun voordelig zijn voor hen? Is er een tijdschema? Zullen de betrokken organisaties geraadpleegd worden?

05.02 Frank Troosters (VB): *Er heerst grote ongerustheid over de stijging van de seniorentarieven. OKRA vraagt dringend overleg met de minister. Zal de minister daarop ingaan?*

05.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Over twee jaar zou het nieuwe tariefplan van de NMBS in werking treden. Er zal worden gewerkt met criteria als leeftijd en dal- en piekuren. Het beheerscontract bevat geen bepalingen over een maximumtarief voor doelgroepen. Daardoor is er ongerustheid gerezen over het seniorentarief. Men vreest dat een rit Antwerpen-Oostende driemaal meer zal kosten. Wat ook niet meer in de overeenkomst staat is de

le nouveau contrat: la restriction en vertu de laquelle le tarif senior n'est valable qu'à partir de 9 heures.

bepierking dat het seniorentarief pas geldt vanaf 9.00 uur.

Le ticket senior pourra-t-il être également utilisé avant 9 heures? La réduction de 40 % dont il est question dans le contrat s'appliquera-t-elle à la fois aux tickets, aux cartes Multi et aux abonnements? Le ministre peut-il expliquer la réduction de fidélité et le tarif maximum? La SNCB invitera-t-elle la société civile à un échange de vues à ce sujet? Des tarifs aussi intéressants que les tarifs actuels sont-ils prévus pour les jeunes? Le Go Pass est-il maintenu? Quel sera le parcours suivi pour aboutir à la nouvelle structure tarifaire?

Zal het seniorenticket ook kunnen worden gebruikt voor 9.00 uur? Zal de 40 % korting waarvan sprake in het contract gelden voor zowel tickets, multikaarten als abonnements? Kan de minister uitleg geven over de getrouwheidskorting en het maximumtarief? Zal de NMBS het middenveld uitnodigen om hierover van gedachten te wisselen? Komen er voor jongeren even interessante tarieven als de huidige tarieven? Blijft de Go Pass behouden? Welk traject zal worden gevolgd om tot de nieuwe tariefstructuur te komen?

05.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): L'accessibilité financière du train est une partie importante du nouveau contrat de service public de la SNCB. Les voyageurs et en particulier les jeunes et les seniors, mais aussi les voyageurs qui prennent le train en petits groupes et durant les heures creuses, seront les gagnants de cette nouvelle politique tarifaire.

05.04 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): De betaalbaarheid van de trein is een belangrijk onderdeel van het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS. De reizigers, met name de jongeren en de bejaarden, maar ook de reizigers die in kleine groepen en tijdens de daluren de trein nemen, zullen het meeste baat hebben bij dit nieuwe tariefbeleid.

(*En néerlandais*) La nouvelle structure tarifaire entrera en vigueur 26 mois après la signature du contrat. Ce délai est nécessaire en raison des préparatifs requis, tels que l'adaptation du logiciel.

(*Nederlands*) De nieuwe tariefstructuur wordt 26 maanden na de ondertekening van het contract van kracht. Die termijn is nodig omdat er voorbereidingen nodig zijn, zoals een aanpassing van de software.

(*En français*) Des réductions importantes et cumulatives seront prévues pour les moins de 26 ans, les seniors, durant les heures creuses, et les petits groupes. Les aînés bénéficieront de davantage réductions qu'actuellement.

(*Frans*) Er komen aanzienlijke en cumuleerbare kortingen voor jongeren onder de 26 jaar, senioren, kleine groepen en voor wie reist tijdens de daluren. Ouderen zullen meer kortingen genieten dan momenteel het geval is.

(*En néerlandais*) La structure tarifaire sera élaborée de deux manières, tant sur la base de l'âge que sur la base des heures de pointe ou creuses.

(*Nederlands*) De tariefstructuur wordt dubbel opgebouwd, zowel op basis van de leeftijd, als op basis van de piek- of daluren.

(*En français*) Un tarif maximum s'appliquera pour les longues distances. Il n'y a pas d'intention de démultiplier les tarifs, bien au contraire. En ce qui concerne les courtes distances, une réduction supplémentaire sera appliquée en heures creuses. En outre, le tarif actuel n'est prévu que pour un aller-retour.

(*Frans*) Voor de lange afstanden zal er een maximumtarief gelden. Het is niet de bedoeling het aantal tarieven te verhogen, integendeel. Voor de korte afstanden zal er tijdens de daluren een extra korting toegekend worden. Bovendien geldt het huidige tarief enkel voor een heen-en-terugrit.

(*En néerlandais*) Ces mesures tarifaires s'accompagneront également d'initiatives commerciales telles qu'une remise de fidélité.

(*Nederlands*) Dat zal worden aangevuld met commerciële initiatieven zoals een getrouwheidskorting.

(*En français*) Les transporteurs publics régionaux fixent la limite d'âge à 24 ans pour les étudiants, contre 25 ans à la SNCB.

(*Frans*) Bij de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen is de leeftijdsgrens voor studenten 24 jaar, tegenover 25 jaar bij de NMBS.

J'ai proposé à mes collègues régionaux chargés de la Mobilité d'homogénéiser vers le haut cette limite d'âge pour les étudiants inscrits dans l'enseignement

Ik heb mijn gewestelijke ambtgenoten die bevoegd zijn voor Mobiliteit, voorgesteld om die leeftijdsgrens naar boven gelijk te trekken voor iedereen die

de plein exercice. Par exemple, les étudiants âgés de plus de 26 ans pourraient ainsi avoir accès à ces réductions. Il n'y a pas encore d'accord sur cette proposition, mais elle est inscrite explicitement dans le contrat de service public.

(En néerlandais) Je prends à cœur les préoccupations de la société civile. Une concertation avec l'OKRA et la SNCB aura lieu prochainement à mon cabinet.

Grâce à des offres tarifaires spécifiques, nous répondrons à la demande des organisations d'étudiants et d'autres organisations de jeunesse de rendre le train plus attrayant.

(En français) Je comprends que la nouveauté inquiète, mais la nouvelle formule tarifaire est plus intéressante et peut attirer de nouveaux publics. Le CA de la SNCB sera impliqué dans les choix pour son implémentation. Vous avez des administrateurs qui peuvent veiller au maintien de l'attractivité tarifaire.

05.05 Chanelle Bonaventure (PS): J'encourage l'harmonisation de l'offre tarifaire et l'accès des étudiants plus âgés. Comme nos administrateurs, nous veillerons à ce que cette réforme tarifaire reste avantageuse.

05.06 Frank Troosters (VB): Il faudra encore un certain temps avant que nous ayons une vue parfaitement claire sur les nouveaux tarifs. Je me réjouis que le ministre compte inviter l'OKRA à son cabinet. J'espère qu'il pourra apaiser les inquiétudes.

05.07 Jef Van den Bergh (cd&v): Si j'ai bien compris, une réduction de 40 % sera accordée aux seniors tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses.

05.08 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Aux heures creuses, la réduction sera cumulative: on pourra bénéficier à la fois de la réduction "heures creuses" et de la réduction "seniors". Aux heures de pointe, les seniors ne bénéficieront que d'une seule réduction.

05.09 Jef Van den Bergh (cd&v): J'ignore toujours si un tarif maximum sera également instauré. La réforme n'est pas encore tout à fait définitive. J'espère que la nouvelle structure sera mise en place en concertation avec la société civile.

L'incident est clos.

06 Question de Daniel Senesael à Georges

ingeschreven is als student in het voltijdse hoger onderwijs. Zo zouden studenten die bijvoorbeeld ouder zijn dan 26 jaar ook in aanmerking komen voor die kortingen. Er is nog geen akkoord over dat voorstel, maar het staat wel expliciet in het openbardienstcontract.

(Nederlands) Ik neem de bezorgdheden van het middenveld ter harte. Op korte termijn zal er op mijn kabinet een overleg plaatsvinden met OKRA en de NMBS.

Via specifieke tariefaanbiedingen komen wij tegemoet aan de vraag van studenten- en andere jongerenorganisaties om de trein aantrekkelijker te maken.

(Frans) Ik begrijp dat vernieuwingen tot bezorgdheid leiden, maar de nieuwe tariefformule is voordeliger en kan nieuwe doelgroepen aantrekken. De raad van bestuur van de NMBS zal betrokken worden bij de manier waarop die formule ingevoerd wordt. De bestuurders in uw rangen kunnen erop toezien dat de tarieven aantrekkelijk blijven.

05.05 Chanelle Bonaventure (PS): Ik moedig de harmonisering van het tariefaanbod aan, net als de uitbreiding van de voordeeltarieven tot oudere studenten. Net als onze leden van de raad van bestuur zullen wij erop toezien dat deze tariefhervorming voordelig blijft.

05.06 Frank Troosters (VB): Het zal nog een tijdje duren vooraleer we volledige duidelijkheid hebben over de nieuwe tarieven. Ik ben tevreden dat de minister OKRA uitnodigt op zijn kabinet. Ik hoop dat hij de ongerustheid kan wegnemen.

05.07 Jef Van den Bergh (cd&v): Zoals ik het heb begrepen, komt er zowel tijdens de spits- als tijdens de daluren een korting van 40 % voor senioren.

05.08 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In de daluren is de korting cumulatief: men krijgt zowel de daluorkorting als de seniorenkorting. Tijdens de piek geniet een senior slechts één korting.

05.09 Jef Van den Bergh (cd&v): Het is nog steeds niet duidelijk of er ook een maximumtarief komt. De hervorming ligt nog niet helemaal vast. Ik hoop dat de nieuwe structuur tot stand komt in overleg met het middenveld.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Daniel Senesael aan Georges

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne ferroviaire Tournai-Lille" (55033941C)

06.01 Daniel Senesael (PS): Suite à mes questions sur la ligne Tournai-Lille, affectée de nombreux retards et suppressions, vous indiquiez que d'importants travaux situés sur la ligne Tournai-Mouscron et le manque de personnel avaient affecté les horaires et la desserte de cette ligne.

Vous précisiez que cette situation serait normalisée et qu'un comité de pilotage composé des compagnies belge et française serait créé pour envisager des mesures améliorant l'offre. Cependant, des étudiants de l'Institut Saint-Luc de Tournai, souvent français, expriment leur désarroi face aux nombreuses suppressions de trains transfrontaliers.

Quels sont les chiffres des retards, suppressions et incidents ayant affecté cette ligne depuis début 2022? Comment expliquez-vous cette situation? Suite à la création du comité de pilotage, quelles sont ses conclusions quant au suivi de cette ligne et des améliorations envisagées? Comment comptez-vous améliorer la situation?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité de l'offre ferroviaire sont des objectifs majeurs du contrat de service public signé avec la SNCB et du contrat de performance d'Infrabel.

Concernant la ponctualité de la ligne 94, je vous invite à consulter le site <https://opendata.infrabel.be>, où Infrabel met à disposition un panel de données, notamment sur les suppressions de trains et la ponctualité. Il y a eu, en 2022, 1 605 suppressions, soit un train sur 30, ce qui est trop.

Selon Infrabel, les suppressions sur la ligne 94 sont liées dans 85 % des cas à des événements de la catégorie "réseaux étrangers", en l'occurrence le réseau français. Ce point doit être amélioré en coordination avec nos voisins. C'est l'objectif du comité de pilotage. La SNCB et la SNCF Voyageurs collaborent afin d'assurer la performance opérationnelle des lignes transfrontalières, dont Tournai-Lille.

En ce qui concerne la ponctualité, un plan d'action a été élaboré avec la SNCB et Infrabel sur trois axes principaux, dont le recrutement. Nous avons recruté 1 300 personnes en 2022. Mais vu les difficultés du rail, la SNCB recrutera 300 effectifs

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorlijn Doornik-Rijsel" (55033941C)

06.01 Daniel Senesael (PS): Naar aanleiding van mijn vragen over de lijn Doornik-Rijsel, die bij de reizigers berucht is voor de vele vertragingen en afgeschafte treinen, zei u dat de grote werken op de lijn Doornik-Moeskroen en het personeelstekort de dienstregeling en het aanbod op die lijn beïnvloed hebben.

U verduidelijkte dat de toestand zou normaliseren en dat er een stuurcomité met vertegenwoordigers van de Belgische en Franse spoorwegmaatschappijen opgericht zou worden om na te denken over maatregelen ter verbetering van het aanbod. Niettemin maken de veelal Franse studenten van het Institut Saint-Luc Tournai duidelijk dat ze door de talloze afschaffingen van grensoverschrijdende treinen de wanhoop nabij zijn.

Wat zijn de cijfers over de vertragingen, afschaffingen en incidenten op deze lijn sinds begin 2022? Hoe verklaart u deze situatie? Wat zijn na de oprichting van het stuurcomité de conclusies van dit comité inzake de follow-up van het aanbod op deze lijn en van de geplande verbeteringen? Hoe wilt u de situatie verbeteren?

06.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het verbeteren van de betrouwbaarheid en de stiptheid van het treinaanbod is de belangrijkste doelstelling in het openbaredienstcontract van de NMBS en in het performantiecontract van Infrabel.

Wat de stiptheid op lijn 94 betreft, nodig ik u uit om de website <https://opendata.infrabel.be> te raadplegen, waar Infrabel een dashboard met gegevens beschikbaar stelt, onder meer over de afgeschafte treinen en de stiptheid. In 2022 werden er 1.605 treinen afgeschafte, dat is een op de 30 treinen, en dat is te veel.

Volgens Infrabel zijn de afgeschafte treinen op lijn 94 in 85 % van de gevallen gelinkt aan gebeurtenissen die onder de categorie "buitenlandse spoornetten", in casu het Franse spoornet, vallen. Dat punt moet in overleg met onze bureaus verbeterd worden. De stuurgroep moet daarvoor zorgen. De NMBS en de Franse spoorwegmaatschappij voor reizigersvervoer SNCF Voyageurs werken samen om een performante operationele dienst op de grensoverschrijdende spoorlijnen, waaronder Doornik-Rijsel, te verzekeren.

Wat de stiptheid betreft, werd er met de NMBS en Infrabel een actieplan uitgewerkt rond drie grote pijlers, waaronder de rekrutering. In 2022 hebben we 1.300 personeelsleden aangeworven. Gezien de moeilijkheden bij het spoor zal de NMBS echter 300

complémentaires pour une réserve en cas de maladie ou d'absence. Le recrutement se poursuivra en 2023, avec 1 600 nouveaux collaborateurs.

Le renouvellement du matériel roulant doit garantir la fiabilité et le confort. Le déploiement des rames M7 se poursuit en tenant compte des retards de livraison du constructeur. La lutte contre les causes tierces, principale source de retards, sera renforcée, notamment la lutte contre les intrusions et le vol de câbles. Il y aura aussi d'autres dispositifs comme le remplacement des passages à niveau par des ouvrages d'art.

06.03 Daniel Senesael (PS): Le plan d'action concerne tout le pays: je ne vois pas ce qui sera fait pour cette ligne particulièrement touchée par les retards et les suppressions de trains. Je vous interrogerai plus en détail sur ce comité de pilotage et ses conclusions.

L'incident est clos.

07 Questions et interpellation jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève spontanée parmi les accompagnateurs de train" (55033942C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'alarme silencieuse (système de signalement) dans les trains de la SNCB" (55033943C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La campagne de la SNCB concernant les agressions de membres du personnel des chemins de fer" (55000381I)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à la gare de Lierre" (55034248C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions sur le rail" (55034303C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train à la gare de Boechout" (55034361C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La menace de grève des syndicats des cheminots" (55034362C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'agression d'un accompagnateur de train en gare de Mol" (55034363C)

07.01 Frank Troosters (VB): Le 5 février 2023, une accompagnatrice de train a été victime d'une agression entre la frontière allemande et Welkenraedt, à la suite de quoi plusieurs accompagnateurs de trains ont entamé une action

extra personeelsleden aanwerven voor een reservepool om zieken en afwezigen te vervangen. In 2023 wordt er verder aangeworven: we zoeken 1.600 nieuwe medewerkers.

De vernieuwing van het rollend materieel moet de betrouwbaarheid en het comfort garanderen. De ingebruikname van de M7-treinstellen wordt voortgezet, rekening houdend met de laattijdige leveringen door de fabrikant. De strijd tegen de oorzaken van vertragingen die aan derden te wijten zijn – de belangrijkste bron van vertragingen – zal worden opgevoerd, en met name de strijd tegen spoorlopen en kabeldiefstal. Er zullen ook andere maatregelen worden getroffen, zoals de vervanging van spoorwegoverwegen door kunstwerken.

06.03 Daniel Senesael (PS): Het actieplan heeft betrekking op het hele land: ik zie niet in wat er zal ondernomen worden voor die lijn, die heel erg met vertragingen en afschaffingen van treinen te kampen heeft. Ik zal u meer in detail ondervragen over dat stuurcomité en zijn conclusies.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spontane staking van treinbegeleiders" (55033942C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het stil alarm (meldingssysteem) in de NMBS-treinen" (55033943C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-campagne over agressie tegen spoorwegpersoneel" (55000381I)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleider in het station van Lier" (55034248C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Agressie op het spoor" (55034303C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleider in het station van Boechout" (55034361C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dreigende staking van de spoorbonden" (55034362C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen een treinbegeleider in het station van Mol" (55034363C)

07.01 Frank Troosters (VB): Op 5 februari 2023 werd een treinbegeleidster het slachtoffer van agressie tussen de Duitse grens en Welkenraedt. Daarop legden verschillende treinbegeleiders spontaan het werk neer. Zowat 100 reizigers op weg

de grève spontanée. Une centaine de voyageurs entre Louvain et Ostende en ont fait les frais.

De quels faits était-il question? Qu'a fait la SNCB pour dédommager ces voyageurs? Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises pour assurer la sécurité de son personnel? Où en est la mise en œuvre de l'alarme silencieuse dans les trains, annoncée précédemment? Quel est le but poursuivi par la campagne d'affichage où l'on voit des membres du personnel de la SNCB se faire agresser? Est-ce de nature à promouvoir l'attractivité du métier d'accompagnateur de train ou celui d'agent Securail?

De quelle manière la réussite et l'efficacité de cette campagne seront-elles mesurées? Quels faits se sont produits lors de l'incident impliquant un accompagnateur de train en gare de Lier? Des agents de sécurité étaient-ils présents? Qui a alerté les services et en combien de temps l'aide est-elle arrivée? L'auteur a-t-il été arrêté? L'incident a-t-il donné lieu à une incapacité de travail? Comment la SNCB soutient-elle son collaborateur?

J'ai des questions similaires à propos des incidents en gare de Boechout et de Mol.

Les syndicats indépendants ont voulu se mettre en grève pendant six jours pour manifester leur mécontentement face à l'absence persistante de mesures de sécurité concrètes de la part de la direction de la SNCB.

Les promesses faites de déployer davantage de personnel dans les trains à risque et d'effectuer des contrôles d'accès supplémentaires n'ont pas encore été honorées. La direction de la SNCB a refusé le préavis de grève pour cause d'erreurs de procédure.

Le ministre comprend-il le mécontentement du syndicat des chemins de fer? Quelles erreurs de procédures auraient été commises lors de la demande? Quelles promesses ont-elles été faites aux syndicats des chemins de fer dans le passé?

Les syndicats des chemins de fer formulent des propositions concrètes, comme l'installation de portillons. Comment le ministre répondra-t-il à leurs revendications? Comment la confiance ébranlée du personnel des chemins de fer dans la direction de la SNCB sera-t-elle rétablie?

07.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les agressions à l'encontre du personnel de la SNCB deviennent monnaie courante. Les membres du personnel qui y ont été confrontés ont peur de retourner au travail, parce que leur lieu de travail n'est pas sûr. Le ministre a promis des améliorations

naar Leuven of Oostende strandden hierdoor.

Om welke feiten ging het? Wat deed de NMBS voor de gedupeerde treinreizigers? Welke maatregelen heeft de NMBS genomen om de veiligheid van het personeel te verzekeren? Hoever staat het met het eerder aangekondigde stil alarm op de treinen? Wat wil men bereiken met het ophangen van affiches waarbij NMBS-personeelsleden die het slachtoffer werden van agressie, worden getoond? Is dit bevorderlijk voor het promoten van de aantrekkelijkheid van de job van treinbegeleider of Securailagent?

Op welke wijze zal het succes of de doelmatigheid van deze campagne worden gemeten? Welke feiten hebben er zich afgespeeld bij een incident met een treinbegeleider in het station van Lier? Waren er toen veiligheidsmensen aanwezig? Wie heeft de diensten gealarmeerd? Hoe snel kwam er hulp? Is de dader gevat? Is er sprake van arbeidsongeschiktheid? Hoe ondersteunt de NMBS haar personeelslid?

Ik heb gelijkaardige vragen over de incidenten die zich hebben voorgedaan in het station van Boechout en het station van Mol.

De onafhankelijke vakbonden wensten zes dagen te staken uit onvrede over het uitblijven van concrete veiligheidsmaatregelen vanwege de directie van de NMBS.

Gedane beloften om meer volk in te zetten op risicotreinen en voor bijkomende toegangscontroles blijven uit. De NMBS-directie heeft de stakingsaanvraag geweigerd op basis van procedurefouten.

Heeft de minister begrip voor de onvrede van de spoorvakbond? Welke procedurefouten zouden er bij de aanvraag zijn begaan? Welke beloften kregen de spoorvakbonden in het verleden?

De spoorvakbonden doen concrete voorstellen, zoals het installeren van toegangspoortjes. Hoe zal de minister tegemoetkomen aan hun eisen? Hoe zal het geschonden vertrouwen van het spoorpersoneel in de NMBS-directie worden hersteld?

07.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De agressie tegen het NMBS-personeel stopt niet. Personeelsleden die hiermee te maken hadden, zijn bang om weer aan het werk te gaan, omdat ze geen veilige werkplaats hebben. De minister beloofde betere stations en dienstverlening, maar we zien

au niveau des gares et des services, mais nous assistons notamment à la fermeture de guichets et à une présence réduite de la Police des chemins de fer, et cela parallèlement à une hausse des tarifs. Le personnel est aussi particulièrement frustré de devoir utiliser du matériel qui ne fonctionne pas correctement.

Le ministre et la direction se sentent-ils responsables de l'augmentation de 60 % des cas d'agression par rapport à 2019? Qu'a-t-il été décidé au cours du débat mené avec les syndicats?

07.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Chaque acte d'agression en est un de trop. Pour l'agression contre un accompagnateur de train le 5 février, je renvoie à la réponse que j'ai fournie la semaine dernière dans cette commission.

Lorsque le train est arrivé en gare de Lier, un passager impatient s'est mis à cogner contre les portes du train. Il a poussé l'accompagnateur de train et l'a assommé. La police locale est arrivée sur les lieux 11 minutes après le premier appel de l'accompagnateur de train. L'ambulance est arrivée 19 minutes après le premier appel. L'auteur des faits a pris la fuite avant l'arrivée de la police. J'ai également pris connaissance, sans plus de détails, des actes d'agression commis hier à Braine-le-Comte et à Anvers. Je tiens à exprimer ma solidarité avec le personnel qui en a été victime.

Le personnel des chemins de fer n'attend pas seulement de la solidarité, mais également des réponses politiques concrètes. Jeudi dernier, j'ai assisté à la gare du Nord, en présence de la SNCB, des ministres de la Justice et de l'Intérieur et des syndicats, au lancement d'une nouvelle campagne contre les agressions de membres du personnel des chemins de fer.

Nous avons lancé un appel collectif au respect des cheminots, qui s'est livré à un concert de sifflets dans le but de dénoncer les agressions dont ils sont la cible. Il est de la responsabilité de la SNCB, du SPF Mobilité, de la police et de la justice de prendre les mesures appropriées. Avec cette campagne, la SNCB souhaite davantage sensibiliser en montrant des exemples concrets de son personnel qui a déjà été victime d'une agression. Tous les aspects de cette campagne ne sont pas repris dans un budget spécifique, tandis que d'autres relèvent du budget général de la communication. Toutefois, le coût était limité et s'inscrit dans une démarche plus large de lutte contre les agressions.

Concrètement, la SNCB recrutera 100 agents Securail et assurera une formation spécifique sur la prévention des agressions. Pour les autres collaborateurs de la SNCB, les sanctions seront

ouder meer gesloten loketten en minder Spoorwegpolitie, maar wel hogere tarieven. Bij het personeel is er ook heel veel frustratie over materiaal dat niet goed werkt.

Voelen de minister en de directie er zich verantwoordelijk voor dat er vandaag 60 % meer gevallen van agressie zijn dan in 2019? Wat werd er beslist in het debat met de vakbonden?

07.03 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Elke daad van agressie is er een te veel. Voor de agressie tegen een treinbegeleider op 5 februari verwijs ik naar mijn antwoord van vorige week in deze commissie.

Bij aankomst in het station van Lier bonkte een ongeduldige passagier op de treindeuren. Hij duwde de treinbegeleider en sloeg hem neer. De lokale politie was 11 minuten na de eerste melding door de treinbegeleider ter plaatse. De ambulance was er 19 minuten na de eerste melding. De dader vluchtte voor de politie arriveerde. Ik heb ook kennis genomen, alsnog zonder verdere details, van de agressie gisteren in Braine-le-Comte en Antwerpen. Ik wil mijn solidariteit betuigen met het getroffen personeel.

Meer dan op solidariteit wacht het spoorwegpersoneel op concrete politieke antwoorden. Vorige donderdag was ik in het Noordstation samen met de NMBS, de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken en de vakbonden, om een nieuwe campagne tegen agressie op het spoorwegpersoneel te lanceren.

Wij deden een collectieve oproep tot respect voor het spoorwegpersoneel, dat een fluitconcert tegen agressie heeft gegeven. Het is de verantwoordelijkheid van de NMBS, de FOD Mobiliteit, politie en justitie om passende maatregelen te nemen. Met deze campagne wil de NMBS de bewustwording vergroten door concrete voorbeelden te tonen van haar personeelsleden die al slachtoffer werden van agressie. Niet alle aspecten van deze campagne zijn opgenomen in een specifieke begroting, terwijl andere aspecten in de algemene communicatiebegroting zitten. De kostprijs was evenwel beperkt en maakt deel uit van een bredere aanpak om de agressie te stoppen.

Concreet zal de NMBS 100 Securailagenten aanwerven en een specifieke opleiding geven voor de preventie van agressie. Voor andere spoormedewerkers worden de straffen eveneens

également plus sévères. Par ailleurs, la SNCB travaille en priorité sur les alarmes silencieuses et remplace la plate-forme numérique, ce qui est une étape complexe. Avec la modification du Code pénal, nous renforçons également la protection des personnes qui exercent une fonction sociale.

Je suis convaincu que la combinaison de ces mesures et la coopération entre les différents partenaires de terrain et la Justice contribueront à endiguer ce fléau. Le personnel ferroviaire joue un rôle essentiel dans notre mobilité à tous et mérite plus que jamais le respect. La lutte contre les agressions profite également aux voyageurs et à leur sécurité.

07.04 Frank Troosters (VB): Je reviendrai peut-être sur la question de Boechout et Mol. Il me semble logique qu'on travaille d'arrache-pied à la mise en place de l'alarme silencieuse puisqu'elle avait été annoncée pour 2023. Le fléau n'est pas endigué.

En ce qui concerne mon interpellation, le ministre déclare qu'il incombe à la fois à lui-même et aux ministres Verlinden et Van Quickenborne de prendre les mesures nécessaires et appropriées. C'est ce que nous demandons depuis trois ans déjà. Il y a les problèmes récurrents à la Police des chemins de fer et le manque de personnel chez Securail. Comment le ministre compte-t-il recruter 100 personnes? Je lui demande donc, ainsi qu'à ses collègues, de prendre immédiatement des mesures pour augmenter la capacité d'action du personnel de Securail. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé une motion.

07.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les affiches et les campagnes sont positives, mais elles ne résoudront pas le problème. Hier, il m'a été rapporté qu'un voyageur avait uriné dans un train. Souvent, aucune toilette n'est disponible dans les trains. Les problèmes sont innombrables pour les personnes qui doivent exercer ce métier au quotidien dans des conditions difficiles. Le PTB demande la présence d'au moins deux accompagnateurs dans chaque train sur les lignes difficiles, et de mettre un terme à la fermeture des guichets avec guichetier.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

strenger. Bovendien werkt de NMBS prioritair aan stille alarmen en vervangt men het digitale platform, wat complex is. Met de wijziging van het Strafwetboek versterken we voorts de bescherming van personen die een maatschappelijke functie uitoefenen.

Ik ben ervan overtuigd dat de combinatie van deze maatregelen – en de samenwerking tussen de verschillende partners op het terrein en Justitie – een bijdrage zal leveren aan het indammen van deze plaag. Het spoorwegpersoneel speelt voor ons allemaal een essentiële rol in onze mobiliteit en verdient meer dan ooit respect. De strijd tegen agressie komt ook de veiligheid van de reiziger ten goede.

07.04 Frank Troosters (VB): Op Boechout en Mol zal ik misschien nog terugkomen. Het lijkt me logisch dat er nog steeds hard wordt gewerkt aan het stille alarm, want dat werd aangekondigd voor 2023. Het houdt ook inderdaad niet op.

In verband met mijn interpellatie zegt de minister dat het de gezamenlijke verantwoordelijkheid is van hem en de ministers Verlinden en Van Quickenborne om de nodige en passende maatregelen te nemen. Dat vragen wij al drie jaar. Er zijn de aanhoudende problemen bij de Spoorwepolitie en de gebrekkige personeelscapaciteit bij Securail. Hoe zal de minister 100 mensen aanwerven? Ik vraag hem en zijn collega's dan ook om onmiddellijk maatregelen te nemen om de slagkracht van het Securailpersoneel effectief te verhogen. Daarom heb ik een motie ingediend.

07.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Affiches en campagnes zijn goed, maar ze zullen het probleem niet oplossen. Gisteren hoorde ik dat een man gewoon in een trein heeft geplast. Vaak is er geen enkel toilet beschikbaar op de treinen. Er zijn zoveel problemen voor de mensen die dag in dag uit die job moeten doen in moeilijke omstandigheden. De PVDA vraagt dat er minstens twee treinbegeleiders zijn op moeilijke lijnen en dat de afbouw van bemande loketten wordt stopgezet.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- eu égard aux ambitions du gouvernement en matière de mobilité, notamment celle d'inciter un plus grand nombre de nos concitoyens à prendre le train;
- eu égard à l'importance, dans le domaine ferroviaire, d'une politique de sécurité solide et efficace permettant de garantir la sécurité tant des passagers que du personnel de la SNCB;
- eu égard à l'ampleur croissante des faits de harcèlement sexuel ou autre, de resquille, de vandalisme et d'agression physique et/ou verbale qui se produisent dans le contexte ferroviaire;
- eu égard aux problèmes et aux préoccupations que le personnel de Securail a déjà signalés dans le passé;
- eu égard aux pénuries qui existent déjà depuis longtemps au sein du cadre du personnel de la Police des chemins de fer;
- eu égard au nombre croissant de faits d'agression contre le personnel des chemins de fer;
- eu égard au grand nombre de jours d'incapacité de travail consécutifs à des agressions de membres du personnel des chemins de fer;
- eu égard au besoin urgent de personnel de sécurité supplémentaire;

demande au gouvernement

- de prendre immédiatement les mesures nécessaires afin d'augmenter effectivement le pouvoir d'action du personnel de Securail;
- de veiller à brève échéance à pourvoir intégralement les cadres du personnel prévus, tant au service de sécurité de la SNCB qu'à la Police des chemins de fer;
- de prendre en outre et immédiatement des mesures permettant d'améliorer la coopération entre le service de sécurité de la SNCB et les services de police."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Nicolas Parent.

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

08 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne les trains autonomes" (55033303C)

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les trains autonomes pourraient constituer une solution pour pallier la pénurie de personnel au sein de la SNCB. Le ministre a répondu précédemment qu'il s'intéressait à la technologie, mais que quelques obstacles technologiques empêchaient encore sa mise en œuvre sur notre réseau.

De quels obstacles s'agit-il? Quels budgets seraient

- overwegende de mobiliteitsambities van de regering om meer mensen tot het nemen van de trein aan te sporen;
- overwegende het belang van een degelijk en doortastend veiligheidsbeleid binnen het spoorgebeuren dat de veiligheid van zowel treinreizigers als het NMBS-personeel moet garanderen;
- overwegende de toenemende mate waarin feiten van seksuele of andere intimidatie, zwartrijden, vandalisme en fysieke en/of verbale agressie zich steeds meer voordoen binnen het spoorgebeuren;
- overwegende de problemen en bezorgdheden die het Securailpersoneel in het verleden reeds aangekaart heeft;
- overwegende de reeds lang aanslepende tekorten binnen het personeelskader van de Spoorwegpolitie;
- overwegende het toenemende aantal feiten van agressie tegen het spoorpersoneel;
- overwegende het hoge aantal dagen van arbeidsongeschiktheid ten gevolge van agressie jegens het spoorpersoneel;
- overwegende de hoge nood aan bijkomend veiligheidspersoneel;

vraagt de regering

- onmiddellijk de nodige maatregelen te nemen die effectief de slagkracht van het Securailpersoneel verhoogt;
- op korte termijn te zorgen voor een volledige invulling van de voorziene personeelskaders bij zowel de veiligheidsdienst van de NMBS alsook bij de Spoorwegpolitie;
- bijkomend en onmiddellijk maatregelen te nemen die een betere samenwerking tussen de veiligheidsdienst van de NMBS en de politiediensten verbeteren."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Nicolas Parent.

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

08 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot zelfrijdende treinen" (55033303C)

08.01 Tomas Roggeman (N-VA): Zelfrijdende treinen zouden een oplossing kunnen zijn voor het personeelstekort bij de NMBS. De minister antwoordde eerder interesse te hebben in de technologie, maar dat er nog enkele technologische hinderpalen waren voor de implementatie op ons net.

Over welke hinderpalen gaat het dan? Welke

nécessaires pour surmonter ces obstacles et faire circuler des trains autonomes sur des liaisons cruciales? Quelles lignes ferroviaires ou liaisons pourraient entrer en ligne de compte? A-t-on déjà examiné ce point?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Deux systèmes existent. Le premier système consiste en un pilotage automatique des trains avec la présence obligatoire du conducteur. La SNCB et Infrabel prévoient de tester ce système vers 2030. Cela nécessitera des adaptations de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant.

Le deuxième système concerne un train entièrement autonome, sans conducteur au poste de conduite. Il ne pourra être déployé à grande échelle qu'après 2028. L'absence de supervision au poste de conduite ne permet pas de détecter les obstacles sur les voies ferrées. Il n'existe pas encore de solution à ce problème.

Pour la circulation de trains automatiques, le réseau ferroviaire doit être doté du système ETCS "Full supervision". D'ici fin 2025, environ 5 000 kilomètres de notre réseau ferroviaire seront équipés de cette technologie. Pour la migration complète vers le dispositif "Full supervision", il faudra probablement attendre 2040. Le système de gestion du trafic d'Infrabel doit également être mis à niveau.

La SNCB suit de près les développements et effectue souvent des tests locaux portant sur des aspects partiels de la technologie. Infrabel participe fréquemment à des conférences sur le sujet. L'Allemagne et le Royaume-Uni ont lancé plusieurs projets pilotes en vue de tester le premier système, mais même dans ces pays, le dispositif n'est pas encore interopérable.

Les entreprises ferroviaires supportent les coûts. Un budget provisoire est prévu pour la mise à niveau du système de gestion du trafic.

Chaque locomotive et chaque train devra être équipé d'un système de conduite autonome, ce qui coûtera environ 100 000 euros par véhicule. Ce coût élevé doit être considéré à l'aune des avantages en termes de ponctualité, d'économies d'énergie et d'augmentation de la capacité. Le cadre juridique devra également être adapté.

08.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Je trouve déjà positif que le ministre n'ait pas formulé d'objections de fond. Dans ce domaine, les pays voisins prennent l'initiative et la SNCB fait plutôt figure de participant de seconde ligne. C'est dommage parce que la technologie est en grande partie développée dans notre pays. Je comprends que cette adaptation est

budgetten zouden er nodig zijn om die op te lossen en om zelfrijdende treinen in te zetten op cruciale verbindingen? Welke spoorlijnen of verbindingen zouden in aanmerking kunnen komen? Werd dit al onderzocht?

08.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Er bestaan twee systemen. Het eerste systeem komt neer op een automatische besturing van treinen met de verplichte aanwezigheid van de bestuurder. De NMBS en Infrabel willen rond 2030 dit systeem uittesten. Dit vraagt aanpassingen van de spoorinfrastructuur en van het rollend materieel.

Het tweede systeem gaat over een volledig autonome trein, zonder bestuurder in de stuurpost. Dat zal pas na 2028 op grote schaal kunnen worden uitgerold. Het ontbreken van toezicht in de stuurpost laat geen detectie van obstakels op het spoor toe. Hiervoor bestaan nog geen oplossingen.

Om automatische treinen te laten rijden, moet het spoornet uitgerust zijn met ETCS 'Full supervision'. Tegen eind 2025 zal ongeveer 5.000 kilometer van ons spoornet met die technologie uitgerust zijn. De volledige migratie naar 'Full supervision' zal waarschijnlijk tot 2040 duren. Ook het verkeersmanagementsysteem van Infrabel moet worden geüpgraded.

De NMBS volgt de ontwikkelingen op de voet en doet regelmatig lokale testen met deelaspecten van de technologie. Infrabel neemt regelmatig deel aan conferenties over het onderwerp. In Duitsland en het Verenigd Koninkrijk zijn er een aantal proefprojecten om het eerste systeem te testen, maar ook daar is het systeem nog niet interoperabel.

De kosten zijn ten laste van de spoorwegondernemingen. Er is een voorlopig budget voor de upgrade van het verkeersmanagementsysteem.

Elke locomotief en trein zal uitgerust moeten worden met een autonoom besturingssysteem. Dat zal rond de 100.000 euro per voertuig bedragen. Die hoge kostprijs moet afgewogen worden tegen de voordelen qua stiptheid, energiebesparing en capaciteitsstijging. Ook het juridisch kader moet worden aangepast.

08.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Ik vind het al positief dat de minister geen inhoudelijke bezwaren heeft geuit. Onze buurlanden nemen hierin het voortouw. De NMBS is eerder een zijdelingse participant. Dat is jammer. De technologie wordt grotendeels in ons land ontwikkeld. Ik begrijp dat het een dure aanpassing is, maar misschien kan daar bij

coûteuse mais peut-être pourrait-on déjà en tenir compte lors des nouvelles commandes.

L'incident est clos.

09 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vente de terrains résiduels par la SNCB" (55033663C)

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): À Harelbeke, une friche appartenant à la SNCB est considérée comme un espace vert depuis des années. Des activités de plantation et d'entretien sont même organisées chaque année. La SNCB projette désormais de vendre ce terrain, qui est officiellement désigné comme zone d'habitat.

La SNCB a-t-elle eu des contacts à ce sujet avec l'administration communale d'Harelbeke et avec l'Agentschap Natuur en Bos flamande? À l'heure actuelle, il ne va plus de soi de raser un bois. Quel est l'avis du ministre – écologiste – sur le fait que la SNCB vende une parcelle boisée pour la faire raser? Combien d'autres terres résiduelles, terrains à bâtir et terrains situés en zone d'extension d'habitat la SNCB possède-t-elle?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a demandé à la ville de Harelbeke s'il y avait des conditions spécifiques liées à la parcelle de terrain en question. Ni dans sa réponse à cette question, ni dans les renseignements urbanistiques, la ville n'a indiqué qu'il était question d'un bois. La SNCB n'a pas encore eu de contacts avec l'Agentschap Natuur en Bos, le site n'étant pas mentionné comme bois.

Le fait que le terrain soit mis en vente ne signifie pas que le bois sera défriché. Lors de la consultation du marché, la SNCB ne se prononce pas sur l'affectation future du terrain, mais elle conseille toujours à l'acheteur de demander à la commune si l'affectation planifiée sera autorisée.

La SNCB possède 15 000 parcelles présentant des superficies et des affectations très divergentes. La localisation des parcelles s'effectue sur la base des plans patrimoniaux de la SNCB. Une analyse des terrains est réalisée régulièrement. S'ils ne revêtent plus de fonction pour la SNCB, une étude peut être menée pour examiner le potentiel du terrain.

09.03 Tomas Roggeman (N-VA): La densification croissante de la Flandre entraîne une raréfaction des terrains. L'affectation des terrains résiduels est devenue une question délicate. Il me semble toutefois étonnant que la SNCB ignore la présence d'un bois sur son propre terrain. Cela ne rassure

nouveaux bestellingen wel al rekening mee gehouden worden.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkoop van restgronden door de NMBS" (55033663C)

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Een braakliggend stuk grond in Harelbeke dat eigendom is van de NMBS, wordt al jaren als een groene plek beschouwd. Er worden zelfs jaarlijkse plant- en onderhoudsacties georganiseerd. De NMBS heeft nu plannen om dit stuk grond, dat officieel als woongebied staat ingekleurd, te verkopen.

Heeft de NMBS hierover contact gehad met het bestuur van Harelbeke en met het Vlaams Agentschap Natuur en Bos? Een bos rooien is vandaag de dag niet meer zo evident. Wat vindt de minister er als ecologist van dat de NMBS een stuk bos verkoopt om het te laten rooien? Hoeveel restgronden, bouwgronden of terreinen in woonuitbreidingsgebied bezit de NMBS nog?

09.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS heeft aan de stad Harelbeke gevraagd of er specifieke voorwaarden zijn verbonden aan het stuk grond in kwestie. Noch in haar reactie op deze vraag, noch in de stedenbouwkundige inlichtingen heeft de stad aangegeven dat het hier om bos zou gaan. De NMBS heeft nog geen contact gehad met het Agentschap Natuur en Bos, aangezien de site niet als bos staat aangeduid.

Het is niet omdat het terrein te koop wordt aangeboden, dat het bos wordt gerooid. Bij de marktconsultatie doet de NMBS geen uitspraken over de toekomstige bestemming van het terrein, maar ze raadt de koper steeds aan om aan de gemeente te vragen of de beoogde bestemming zal worden vergund.

De NMBS bezit 15.000 percelen met zeer uiteenlopende oppervlakten en bestemmingen. De situering van de percelen gebeurt op basis van de patrimoniumplannen van de NMBS. Regelmatig wordt een analyse gemaakt van de gronden. Als ze geen functie meer hebben voor de NMBS, kan een studie worden uitgevoerd naar het potentieel van het terrein.

09.03 Tomas Roggeman (N-VA): In het steeds dichtbevolktere Vlaanderen wordt de grond schaarser. De bestemming van restgronden is een delicate kwestie geworden. Ik vind het wel vreemd dat de NMBS niet weet dat er een bos ligt op haar eigen terrein. Dat wekt weinig vertrouwen in het

guère quant à la gestion immobilière.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55033948C de Mme Verhaert est transformée en question écrite.

10 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La panne technique à la cabine de signalisation de Berchem" (55033949C)

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes survenus dans la cabine de signalisation de Berchem" (55033954C)

10.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Le 3 février 2023, des problèmes informatiques sont survenus dans la cabine de signalisation de Berchem. Le trafic ferroviaire autour d'Anvers a été interrompu pendant une heure, ce qui a affecté le trafic ferroviaire dans tout le pays.*

Que s'est-il passé? Combien de trains ont-ils été supprimés et combien de minutes de retard avons-nous enregistrées? Pourquoi le système de secours n'a-t-il pas fonctionné? Les cabines de signalisation sont-elles suffisamment protégées contre le piratage? L'effectif est-il suffisant? Le personnel doit-il y accomplir des heures supplémentaires?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): La panne a occasionné 7 131 minutes de retard au niveau des trains de voyageurs et entraîné la suppression de 77 trains. En raison d'une panne du réseau informatique, le personnel du poste de signalisation n'était plus en mesure de gérer normalement la circulation des trains, avec pour conséquence que tous les trains situés dans une grande zone se sont immobilisés devant un feu rouge. Infrabel s'emploie à trouver une solution technique à court terme afin que ce problème ne puisse pas se reproduire.

Il existe un système de back-up mais dans cette situation en particulier, les perturbations étaient inévitables. Toutefois, les systèmes ont pu être restaurés rapidement et aucun problème de sécurité ne s'est posé.

10.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Les cabines de signalisation ont fait l'objet d'une importante centralisation et un système de back-up avait été promis. Les conditions de travail du personnel en poste dans les cabines de signalisation pourraient être améliorées. La charge de travail y est énorme, alors que ce sont ces personnes qui sont chargées d'assurer notre sécurité. Y a-t-il du personnel présent en suffisance?

vastgoedbeheer.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55033948C van mevrouw Verhaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

10 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De technische panne in het seinhuis van Berchem" (55033949C)

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Problemen in het seinhuis van Berchem" (55033954C)

10.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): *Op 3 februari 2023 waren er computerproblemen in het seinhuis in Berchem. Hierdoor lag het treinverkeer een uur lang stil rond Antwerpen, met gevolgen voor het treinverkeer in heel het land.*

Wat liep er mis? Hoeveel treinen werden er afgeschaft en hoeveel minuten vertraging was er? Waarom werkte het back-upsysteem niet? Zijn de seinhuizen voldoende beschermd tegen hacking? Zijn ze voldoende bemand? Moet het personeel er overuren presteren?

10.02 **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): De storing veroorzaakte 7.131 minuten vertraging bij reizigerstreinen en 77 afgeschafte treinen. Door een storing in het computernetwerk kon het personeel van de seinpost het treinverkeer niet meer normaal beheren, waardoor alle treinen in een grote zone voor een rood sein tot stilstand kwamen. Infrabel werkt op korte termijn aan een technische oplossing, zodat het probleem zich niet meer kan voordoen.

Er is een back-upsysteem, maar in deze specifieke situatie konden storingen toch niet worden vermeden. De systemen konden echter snel worden hersteld. Er was nooit een probleem rond de veiligheid.

10.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Er is een grote centralisatie van de seinhuizen gebeurd, waarbij ook een back-upsysteem was beloofd. De arbeidsomstandigheden van de mensen in de seinhuizen kunnen beter. De werkdruk ligt enorm hoog. Het zijn deze mensen die moeten instaan voor onze veiligheid. Is er voldoende personeel aanwezig?

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les quais glissants" (55033950C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le salage des points d'arrêt et gares de la province du Luxembourg" (55034026C)

11.01 Josy Arens (Les Engagés): Des citoyens de la province du Luxembourg témoignent d'un manque d'entretien des points d'arrêts par la SNCB, surtout pour le salage en cas de gel. Depuis deux ans, les entretiens ne seraient plus aussi réguliers.

La régularité des entretiens a-t-elle changé? Comment sont planifiés les salages des points d'arrêts, gares et parkings? Qui en est responsable? En période de gel, sale-t-on suffisamment les gares?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Entre novembre et fin mars, le plan hiver de la SNCB s'applique aux domaines dont elle a la gestion: gares et abords, quais et parkings. Pour l'environnement élargi de la gare, des accords sont conclus avec les villes et communes. En général, le salage et le déneigement des lieux publics, comme les trottoirs ou passages sous voies, revient aux autorités locales.

Pendant le plan hiver, un responsable "neige" est désigné à la SNCB dans les équipes locales de maintenance. Il examine les prévisions météo chaque jour, puis planifie et met en œuvre les mesures à prendre. Les équipes de nettoyage réalisent un salage préventif lors de leur tournée et, le cas échéant, des firmes spécialisées viennent saler et déneiger. Le responsable fait partie du système de garde et est joignable en permanence.

11.03 Josy Arens (Les Engagés): Cet hiver, l'entretien semble avoir été moins bien organisé que les autres années dans certaines gares de la province du Luxembourg.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de câbles sur les voies ferrées" (55033965C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de câbles" (55033985C)

12.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le nombre

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gladde perrons" (55033950C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gladheidsbestrijding op stopplaatsen en in stations in de provincie Luxemburg" (55034026C)

11.01 Josy Arens (Les Engagés): Volgens sommige inwoners van de provincie Luxemburg worden de stopplaatsen niet goed door de NMBS onderhouden. Met name zou er bij vorst onvoldoende gestrooid worden. Sinds twee jaar zouden de stopplaatsen minder regelmatig een onderhoudsbeurt krijgen.

Worden de stopplaatsen minder regelmatig onderhouden? Volgens welke planning wordt er zout in de stopplaatsen, in de stations en op de parkings gestrooid? Wie is daar verantwoordelijk voor? Wordt er bij vorst voldoende in de stations gestrooid?

11.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Tussen november en eind maart geldt het winterplan van de NMBS voor de domeinen die ze beheert: de stations en de omgeving ervan, de perrons en de parkings. Voor de ruimere omgeving van het station worden er afspraken gemaakt met de steden en gemeenten. Het strooien en sneeuwvrij maken van de openbare ruimten, zoals de stoepen en onderdoorgangen, is gewoonlijk een taak van de lokale besturen.

In de periode dat het winterplan geldt, wordt er in de lokale onderhoudsploegen van de NMBS een 'sneeuw'-verantwoordelijke aangesteld. Die volgt elke dag de weersvoorspellingen en plant en implementeert vervolgens de maatregelen die zich opdringen. De reinigingsploegen strooien tijdens hun ronde preventief zout en indien nodig komen er gespecialiseerde firma's strooien en sneeuwruimen. De verantwoordelijke valt onder de wachtregeling en is te allen tijde bereikbaar.

11.03 Josy Arens (Les Engagés): Deze winter lijkt het onderhoud in bepaalde stations van de provincie Luxemburg minder goed georganiseerd dan andere jaren.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Kabeldiefstallen op het spoor" (55033965C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Kabeldiefstallen" (55033985C)

12.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het aantal

de vols de câbles sur le rail a été multiplié par trois entre 2021 et 2022. Les 466 faits commis ont entraîné 33 169 minutes de retard, soit plus d'une heure et demie par jour en moyenne. Ils suscitent également la lassitude du personnel d'Infrabel. Dans ce domaine, la Belgique est clairement un moins bon élève que les Pays-Bas, où à peine douze vols de cuivre ont été constatés.

Quelles mesures préventives Infrabel prend-elle? Le vol de câbles fait-il partie des priorités de la Police des chemins de fer? L'obligation d'identification pour les ferrailleurs a-t-elle eu un effet quelconque sur les vols de cuivre?

12.02 Frank Troosters (VB): *La SCNB se constitue-t-elle systématiquement partie civile? Cela lui a-t-il permis d'obtenir des dédommagements?*

12.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En 2018 et 2019, le réseau ferroviaire belge a été lésée par une vague de vols de câbles. À l'automne 2019, la police est parvenue à mettre sous les verrous plusieurs bandes, ce qui a conduit à une baisse du nombre de vols de 315 en 2018 et 203 en 2019 à 108 en 2020. Toutefois, ce chiffre est reparti à la hausse. Outre les pertes financières, ces vols entraînent retards de trains et reports de travaux car les techniciens d'Infrabel doivent d'abord parer aux réparations urgentes.

Cette année, la Police fédérale des chemins de fer et Infrabel intensifient la lutte contre ce fléau dans tout le pays. Des opérations de contrôle spécifiques seront menées et certaines parties de l'infrastructure ferroviaire seront mieux sécurisées. Un projet de traceurs GPS a également été lancé. En outre, tous les câbles seront marqués et le cuivre sera remplacé par de l'aluminium là où cela est techniquement possible.

Le service juridique de la SNCB ouvre un dossier de recouvrement lorsque l'auteur des faits est identifié ou identifiable. Sur les 108 vols de câbles commis en 2022, l'auteur n'a été identifié et pris en flagrant délit que dans 3 cas. La SNCB se constitue partie civile lorsqu'elle a subi un préjudice et que l'auteur a été condamné. L'enquête judiciaire sur trois incidents survenus en 2022 a conduit à l'identification de quatre personnes qui ont récemment comparu devant le tribunal correctionnel. La SNCB a demandé la réparation de son préjudice, à savoir la perturbation de l'exploitation, l'organisation d'un transport alternatif et les frais de personnel.

12.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre n'a rien dit sur la raison pour laquelle les vols de câbles sont beaucoup plus fréquents en Belgique qu'aux Pays-Bas. J'ai appris qu'on utilise beaucoup

kabeldiefstallen bij het spoor is in 2022 verdrievoudigd in vergelijking met 2021. De 466 feiten leidden tot 33.169 minuten vertraging voor de treinen, dat is gemiddeld meer dan anderhalf uur. Dat leidt ook tot moedeloosheid bij het personeel van Infrabel. België doet het ook opmerkelijk slechter dan bijvoorbeeld Nederland, met amper twaalf koperdiefstallen.

Welke preventieve maatregelen treft Infrabel? Is kabeldiefstal een prioriteit van de Spoorwepolitie? Heeft de identificatieplicht bij schroothandelaars enig effect gehad op koperdiefstallen?

12.02 Frank Troosters (VB): *Stelt de NMBS zich systematisch burgerlijke partij bij een kabeldiefstal? Leidde dit tot schadevergoedingen?*

12.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In 2018 en 2019 leed het Belgische spoornet onder een kabeldiefstallenplaag. In het najaar van 2019 kon de politie verschillende bendes oprollen, waardoor het aantal feiten daalde van 315 in 2018 en 203 in 2019 naar 108 in 2020. Dat neemt nu echter opnieuw toe. Naast de financiële schade leidt dit ook tot vertragingen. Ook uitgestelde werken zijn een gevolg van de kabeldiefstallen, omdat de technici van Infrabel eerst dringende herstellingen moeten uitvoeren.

De federale Spoorwepolitie en Infrabel voeren dit jaar in het hele land de strijd op. Er komen specifieke controleoperaties en een betere beveiliging van onderdelen van de spoorinfrastructuur. Er loopt ook een project met gps-trackers. Daarnaast worden alle kabels gemerkt en wordt koper vervangen door aluminium waar dat technisch mogelijk is.

De juridische dienst van de NMBS opent een terugvorderingsdossier wanneer de dader wordt geïdentificeerd of identificeerbaar is. Van de 108 kabeldiefstallen in 2022 werd in slechts 3 gevallen de dader geïdentificeerd en op heterdaad betrapt. De NMBS verklaart zich burgerlijke partij wanneer ze schade heeft geleden en de dader veroordeeld is. Het gerechtelijk onderzoek naar drie incidenten in 2022 leidde tot de identificatie van vier personen die onlangs voor de correctionele rechtbank verschenen. De NMBS heeft de vergoeding van haar schade – de verstoring van de exploitatie, alternatief vervoer en personeelskosten – gevorderd.

12.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister heeft niets gezegd over de reden waarom er in België zo veel meer kabeldiefstallen zijn dan in Nederland. Ik heb vernomen dat men in Nederland

plus de caméras aux Pays-Bas et que le personnel y est beaucoup plus nombreux. En Belgique, des économies importantes ont été réalisées au fil des années au sein de la Police des chemins de fer, ce qui explique que le personnel y soit beaucoup moins nombreux.

12.05 Frank Troosters (VB): Les contrôles supplémentaires et les traceurs GPS sont une bonne chose, mais il faut plus d'action. Nous demandons plus d'agents de la Police des chemins de fer, plus de patrouilles, plus de personnel et plus de caméras.

L'incident est clos.

13 Question de Roberto D'Amico à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures de prévention aux abords des gares et chemins de fer pour les personnes malentendantes" (55034023C)

13.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Le 4 août, un malentendant de 18 ans perdait la vie sur un passage à niveau. On aurait pu éviter le drame avec des moyens *ad hoc*.

Les participants d'une marche blanche en sa mémoire demandent une signalisation spécifique dans les gares et passages à niveau, un numéro d'appel de secours spécifique, des formations en langue des signes et une politique d'intégration des malentendants.

Que prévoyez-vous pour la prévention et la sécurité des gares et des voies pour les malentendants?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'incident relaté est un drame auquel je compatis.

Le train doit être accessible à tous. Il n'est pas toujours facile pour certains de s'orienter en toute sécurité dans les gares et aux abords des passages à niveau. Infrabel veille à améliorer leur sécurité en permanence. Elle traduit et adapte pour les malentendants son programme de prévention pour les écoles. Une comparaison des systèmes européens a été lancée pour voir si des dispositifs plus performants existent ailleurs.

Pour prévenir ces accidents, il faut adapter les gares. Sur les quais rénovés, une dalle podotactile renseigne les zones de danger pour les malentendants et les malvoyants. On peut aussi ajouter une ligne jaune sur le quai.

veel meer met camera's werkt en dat er veel meer personeel is. Bij ons is er doorheen de jaren veel bespaard bij de Spoorwegpolitie, waardoor er veel minder personeel is.

12.05 Frank Troosters (VB): Extra controles en gps-trackers zijn goed, maar er is meer actie nodig. Wij pleiten voor meer Spoorwegpolitie, meer patrouilles, meer personeel en meer camera's.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Roberto D'Amico aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De preventieve maatregelen in de nabijheid van stations en spoorlijnen voor slechthorenden" (55034023C)

13.01 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Op 4 augustus liet een achttienjarige slechthorende het leven bij een overweg. Dat drama had vermeden kunnen worden met aangepaste middelen.

Er werd een witte mars georganiseerd ter nagedachtenis van de jongeman. De deelnemers vragen dat er specifieke markeringen worden aangebracht in stations en bij overwegen en dat er voorzien wordt in een specifiek noodnummer, opleidingen in gebarentaal en een beleid voor de inclusie van slechthorenden.

Welke preventie- en veiligheidsmaatregelen plant u om de stations en overwegen veiliger te maken voor slechthorenden?

13.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Vooreerst wil ik mijn medeleven betuigen met de naasten van het slachtoffer van dat drama.

De trein moet toegankelijk zijn voor iedereen. Voor sommigen is het niet altijd gemakkelijk om zich veilig te oriënteren in de stations en in de buurt van overwegen. Infrabel probeert de veiligheid van die personen permanent te verbeteren. Het vertaalt en past zijn preventieprogramma voor scholen aan voor slechthorenden. Er werd ook een onderzoek opgestart om de verschillende systemen in Europa te vergelijken en na te gaan of er elders doeltreffendere systemen bestaan.

Om zulke ongevallen te voorkomen, moeten de stations aangepast worden. Op de gerenoveerde perrons wordt er met behulp van geleidetegels aangegeven waar de gevarenszones voor slechthorenden en -zienden zich bevinden. Er kan ook een gele lijn op het perron aangebracht worden.

Le contrat de service public de la SNCB prévoit, pour 2032, la mise en accessibilité de 176 gares. La SNCB investit dans des automates de vente équipés d'un interphone mais aussi d'une boucle à induction pour aider les personnes malentendantes. Les guichets rénovés sont dotés de cette technologie aussi.

Enfin, la SNCB est à la disposition de quiconque éprouve une difficulté pour l'aider à voyager et son site web est équipé d'un outil pédagogique appelé *J'ose prendre le train*.

Les objectifs du contrat de service public pour l'accessibilité sont assortis de moyens financiers inédits. Mais il reste encore des progrès à réaliser.

13.03 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Cette politique à l'égard des malentendants doit s'inscrire dans un plan plus large.

À l'étranger, des triangles rouges lumineux s'éclairent. Ne peut-on avoir cela dans nos gares?

L'incident est clos.

14 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de passerelle pour cyclistes et piétons entre la station Schuman et la place du Luxembourg" (55034074C)

14.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Le gouvernement bruxellois souhaite construire une passerelle pour piétons et cyclistes entre le Berlaymont et le Parlement européen. L'utilité de ce projet soulève de nombreuses questions.*

Est-il exact que les études de faisabilité doivent encore être réalisées? Quel est le rôle d'Infrabel? Qu'en pense le ministre?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le Parlement européen réalise l'étude de faisabilité. Infrabel doit marquer son accord pour que le chantier puisse démarrer.

L'incident est clos.

15 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne la piste cyclable rapide F415" (55034076C)

15.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *L'autoroute cyclable F415 devant relier Denderleeuw à Burst*

Overeenkomstig het openbaredienstcontract van de NMBS zullen 176 stations tegen 2032 toegankelijk gemaakt worden. De NMBS investeert in verkoopautomaten die niet alleen voorzien zijn van een intercomsysteem, maar ook van een detectielus om slechthorenden te helpen. De gerenoveerde loketten zijn ook met die technologie uitgerust.

Last but not least staat de NMBS ter beschikking om reisondersteuning te bieden aan eender welke persoon die moeilijkheden ondervindt bij het reizen met de trein, en op de website is een leergids te vinden met de titel *Ik durf de trein te nemen*.

Voor de in het openbaredienstcontract opgenomen doelstellingen met betrekking tot de toegankelijkheid zijn er ongeziene financiële middelen uitgetrokken. Dat neemt niet weg dat er nog vooruitgang geboekt moet worden.

13.03 Roberto D'Amico (PVDA-PTB): Dit beleid ten behoeve van slechthorenden moet deel uitmaken van een breder plan.

In het buitenland zijn er rode driehoeken die oplichten. Kan zo een systeem niet in onze stations geïnstalleerd worden?

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor de fiets- en voetgangersbrug tussen het station Schuman en het Luxemburgplein" (55034074C)

14.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *De Brusselse regering wil een voetgangers- en fietsersbrug bouwen tussen het Berlaymontgebouw en het Europees Parlement. Er worden veel vragen gesteld over het nut van dit project.*

Klopt het dat de haalbaarheidsstudies nog moeten worden uitgevoerd? Wat is de rol van Infrabel? Wat is de visie van de minister?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd door het Europees Parlement. Infrabel moet zijn toestemming geven om de werf op te starten.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot de fietssnelweg F415" (55034076C)

15.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *De fietssnelweg F415 tussen Denderleeuw en Burst loopt deels lang*

longe en partie la ligne ferroviaire 89. Cependant, seule une courte portion de cette route a déjà été construite. En outre, l'adhésion des riverains des communes concernées est loin d'être unanime. Le ministre peut-il faire le point sur la situation?

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La construction d'autoroutes cyclables est l'une des actions de Be Cyclist, le premier plan fédéral de promotion du vélo. Ce sont les provinces qui réalisent les autoroutes cyclables. La SNCB et Infrabel y collaborent. Pour la construction de l'autoroute cyclable F415, des contacts ont été pris à Erpe-Mere l'été dernier. La dernière concertation a eu lieu en décembre 2022. Pour plus d'informations sur l'état d'avancement, je vous renvoie à la province concernée.

15.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): L'implication de la province ne fait que compliquer ce dossier, comme dans les dossiers de parkings de gare. Tant l'autoroute cyclable que le parking de la gare risquent d'être renvoyés aux calendes grecques.

L'incident est clos.

16 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les caténaires des systèmes ferroviaires comme réseaux d'approvisionnement pour bornes de recharge" (55034105C)**

16.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *Aux Pays-Bas, l'idée a été émise d'utiliser les caténaires des systèmes ferroviaires comme réseau d'approvisionnement pour les bornes de recharge. Les caténaires des trams, des trains et des trolleybus pourraient théoriquement être reliées à des bornes de recharge de véhicules électriques.*

Le ministre est-il au courant de ce débat mené aux Pays-Bas? Y voit-il des possibilités et cette piste est-elle examinée?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En tant qu'entreprises publiques, la SNCB et Infrabel doivent montrer l'exemple dans le cadre de la transition énergétique. Infrabel reste informé de tous les développements de ce type par le biais des gestionnaires d'infrastructure ou par sa participation à différents groupes de travail internationaux. Il existe effectivement des opportunités intéressantes pour une telle utilisation de caténaires. Une analyse plus approfondie doit être examinée au cas par cas. Infrabel étudie, en collaboration avec les sociétés de transport régionales, la possibilité de créer une synergie dans le partage de connexions. Par ailleurs, Infrabel se concerta également avec les administrations compétentes afin d'examiner la

de spoorlijn 89. Er is echter nog maar een klein deeltje van gerealiseerd. Het draagvlak bij de bewoners van de betrokken gemeenten loopt bovendien uiteen. Kan de minister mij een stand van zaken geven?

15.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Het aanleggen van fietssnelwegen is een van de acties van Be Cyclist, het eerste federale plan ter promotie van de fiets. De realisatie van de fietssnelwegen gebeurt door de provincies. De NMBS en Infrabel werken hieraan mee. Voor de aanleg van de fietssnelweg F415 werd vorige zomer contact gelegd in Erpe-Mere. Het meest recente overleg vond in december 2022 plaats. Voor meer informatie over de stand van zaken verwijst ik naar de provincie.

15.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): De betrokkenheid van de provincie maakt dit dossier alleen maar ingewikkelder, net zoals bij de dossiers van de stationsparkings. Zowel de fietssnelweg als de stationsparking dreigen op de lange baan te worden geschoven.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bovenleidingen van spoorssystemen als bevoorradingsnetwerk voor laadpunten" (55034105C)**

16.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): *In Nederland werd de idee geopperd om de bovenleidingen van spoorssystemen te gaan gebruiken als bevoorradingsnetwerk voor laadpunten. Bovenleidingen van trams, treinen en trolleybussen zouden theoretisch kunnen worden gekoppeld aan laadpunten om elektrische voertuigen op te laden.*

Heeft de minister weet van dit debat in Nederland? Ziet hij daarin mogelijkheden en wordt dit onderzocht?

16.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De NMBS en Infrabel moeten als overheidsbedrijven hun voorbeeldrol opnemen in de energietransitie. Infrabel blijft op de hoogte van alle ontwikkelingen van dit type via de infrastructuurbeheerders of in verschillende internationale werkgroepen. Er zijn inderdaad mooie kansen voor een dergelijk gebruik van bovenleidingen. Een verdere analyse moet geval per geval worden bekeken. Infrabel bekijkt met de regionale vervoersmaatschappijen de mogelijkheid van een synergie in het delen van aansluitingen. Verder overlegt Infrabel ook met de bevoegde administraties om de wetgeving voor een dergelijk initiatief te bekijken en de nodige aanpassingen door te voeren. Op basis van dat alles

législation applicable à une telle initiative et d'apporter les modifications requises. Sur la base de tous ces éléments, Infrabel poursuivra l'exploration des possibilités.

16.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Nous attendons avec impatience le projet pilote d'Infrabel ainsi que son évaluation.

L'incident est clos.

17 Question de Tim Vandenput à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La Surveillance Roadmap concernant le parc éolien E40 Polderbries" (55034139C)

17.01 Tim Vandenput (Open Vld): Le parc éolien E40 Polderbries est un projet en préparation visant à construire dix-huit éoliennes sur le territoire de Gistel et de Middelkerke. Ces éoliennes seraient installées à une distance comprise entre 4,9 et 8,5 kilomètres de l'aéroport d'Ostende, c'est-à-dire dans la "no go zone", où aucune éolienne ne peut être construite. En 2019, skeyes et la Défense ont élaboré une feuille de route de surveillance conjointe afin d'examiner si, moyennant certaines conditions, des éoliennes pouvaient tout de même être installées dans une zone interdite.

Où en est ce dossier? Envisage-t-on de placer de nouveaux systèmes radars autour de l'aéroport d'Ostende? A-t-on déjà sollicité officiellement l'avis de skeyes dans le cadre d'une procédure d'étude d'incidence sur l'environnement (EIE) ou de demande de permis de bâtir?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le gouvernement souhaite augmenter de 1,5 gigawatt la production nationale d'énergie renouvelable. Pour réaliser cet objectif, nous étudions notamment une diminution des seuils de distance par rapport aux radars, des limitations de hauteur, la superficie et l'implantation de zones d'exclusion appliquées par skeyes et la Défense. Nous avons débloqué à cette fin 13,5 millions d'euros, à répartir entre skeyes et la Défense. Dans ce cadre, une feuille de route de surveillance a été établie pour définir le scénario optimal selon une perspective de sécurité et d'énergie éolienne, et pour recenser les investissements techniques nécessaires. L'infrastructure des radars dans son ensemble a été analysée lors de l'élaboration de cette feuille de route en concertation avec la Défense. Skeyes et la Défense souhaitent rationaliser les installations techniques existantes, dans la mesure du possible.

Afin de libérer de l'espace supplémentaire pour les énergies renouvelables sans mettre en péril la sécurité du trafic aérien, une couche de couverture

zal Infrabel de mogelijkheden verder onderzoeken.

16.03 Jef Van den Bergh (cd&v): We kijken uit naar het proefproject van Infrabel en de evaluatie daarvan.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Tim Vandenput aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Surveillance Roadmap over het windpark E40 Polderbries" (55034139C)

17.01 Tim Vandenput (Open Vld): Het project Windpark E40 Polderbries is een project in voorbereiding om achttien windturbines te bouwen op het grondgebied van Gistel en Middelkerke. De windturbines zouden op 4,9 tot 8,5 kilometer van de luchthaven van Oostende worden geplaatst, dus binnen de zogenaamde no-gozone, waar geen windturbines kunnen worden gebouwd. Skeyes en Defensie hebben in 2019 een gezamenlijke *surveillance roadmap* uitgewerkt om te bekijken of er onder bepaalde voorwaarden toch windturbines kunnen worden geplaatst binnen een no-gozone.

Hoe staat het met dat dossier? Overweegt men om nieuwe radarsystemen te plaatsen rondom de luchthaven van Oostende? Werd skeyes al officieel uitgenodigd voor een advies in het kader van een MER-procedure of bouwaanvraagprocedure?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De regering wil de nationale productie van hernieuwbare energie verhogen met 1,5 gigawatt. Daartoe denkt men onder andere aan lagere drempels voor de afstand tot de radar, hoogtebeperkingen, oppervlakte en inplanting van uitsluitingszones die skeyes en Defensie hanteren. Hiervoor wordt 13,5 miljoen euro uitgetrokken, te verdelen onder skeyes en Defensie. In dit raam is ook een surveillance roadmap opgesteld om het optimale scenario te bepalen vanuit veiligheids- en windenergieperspectief en de noodzakelijke technische investeringen op te lijsten. Deze roadmap werd ontwikkeld samen met Defensie, waarbij de Belgische radarinfrastructuur in zijn geheel wordt bekeken. Skeyes en Defensie willen de bestaande technische installaties waar mogelijk rationaliseren.

Om extra ruimte te scheppen voor hernieuwbare energie zonder in te boeten aan veiligheid van het luchtverkeer, wordt een bijkomende

de surveillance complémentaire est mise en œuvre. L'installation d'une *Wide Area Multilateration* (WAM) constitue la meilleure solution pour skeyes. Il s'agit d'un système d'antennes disposé sur tout le territoire qui permet de déterminer la position des avions au moyen de la triangulation. Ainsi, de l'espace supplémentaire serait disponible pour l'installation d'éoliennes.

Dans le cadre de la procédure EIE, et à la demande de la DGTA, skeyes a émis un avis le 5 décembre 2022. Compte tenu de la zone "no go", un avis négatif a été rendu. Le dossier fait l'objet d'un suivi continu suivant le déploiement de la feuille de route de surveillance. Il est actuellement impossible d'installer des éoliennes à cet endroit, mais avec les 6 millions d'euros que le gouvernement lui a accordés en décembre, skeyes doit réduire le plus possible ces limitations.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55034169C de Mme Buyst est reportée.

18 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident impliquant un FlixBus et la réglementation concernant les rétroviseurs d'angle mort" (55034275C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Sultan Zadrán, un livreur d'Uber Eats et père de cinq enfants, est décédé le 2 février à la gare du Nord à Bruxelles dans un accident dû à l'angle mort. Une réglementation européenne prévoit qu'à partir de 2022, les nouveaux camions doivent être équipés d'un détecteur d'angle mort. Pour les camions existants, cette obligation ne s'appliquera qu'à partir de 2024, mais il semble que cette réglementation ne s'applique pas aux bus. FlixBus, une société privée à bas prix, n'équipe ses bus que de deux rétroviseurs au lieu de quatre.

Est-ce légalement conforme? À combien de reprises un FlixBus a-t-il déjà été impliqué dans un accident dû à l'angle mort? Le ministre interpellera-t-il cette société sur sa responsabilité? Ce type de véhicules a-t-il une place dans le centre des villes?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le problème de l'angle mort est bien connu et fait l'objet d'une attention particulière dans le plan interfédéral de sécurité routière. Les bus et autocars de catégorie M2 et M3 doivent être équipés d'au moins deux rétroviseurs, un du côté conducteur et un du côté passager. Le nouveau système de surveillance des angles morts est déjà obligatoire pour les nouveaux modèles de véhicules depuis le 6 juillet 2022. L'obligation sera étendue à tous les nouveaux véhicules à partir du 7 juin 2024 et

surveillancedekkingslaag uitgevoerd. De installatie van een *Wide Area Multilateration* (WAM) is voor skeyes de beste oplossing. De WAM is een antennesysteem over het hele grondgebied waarbij via triangulatie de positie van het vliegtuig kan worden bepaald. Dat zou meer ruimte openen voor de installatie van windturbines.

In het kader van de MER-procedure heeft skeyes op vraag van het DGLV op 5 december 2022 een advies uitgebracht. Gezien de no-gozone, werd een negatief advies gegeven. Het dossier wordt verder opgevolgd naarmate de surveillance roadmap verder wordt uitgerold. Momenteel is het onmogelijk om daar windmolens te installeren, maar met de 6 miljoen euro die de regering in december aan skeyes heeft toegekend, moet skeyes deze beperkingen zoveel mogelijk verminderen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55034169C van mevrouw Buyst wordt uitgesteld.

18 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ongeval met een FlixBus en de regelgeving inzake dodehoekspiegels" (55034275C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Sultan Zadrán, een Uber Eatsbezorger en vader van vijf kinderen, kwam op 2 februari in Brussel om het leven aan het Noordstation in een dodehoekongeval. Er geldt een Europese regelgeving die vanaf 2022 een dodehoeksysteem verplicht voor nieuwe vrachtwagens. Voor bestaande vrachtwagens is dat pas vanaf 2024 zo, maar die regelgeving geldt blijkbaar niet voor bussen. FlixBus, een private lagekostenmaatschappij, rust zijn bussen uit met slechts twee spiegels in plaats van vier.

Is dit wettelijk sluitend? Hoe vaak was een FlixBus al betrokken bij een dodehoekongeval? Zal de minister de maatschappij aanspreken op haar verantwoordelijkheid? Hebben dergelijke voertuigen een plaats in de binnenstad?

18.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het probleem van de dode hoek is bekend en krijgt bijzondere aandacht in het interfederale verkeersveiligheidsplan. Bussen en autocars van categorie M2 en M3 moeten met minimaal twee achteruitkijkspiegels worden uitgerust, één aan de bestuurderszijde en één aan de passagierszijde. Het nieuwe dodehoekbewakingssysteem is al verplicht voor nieuwe voertuigmodellen sinds 6 juli 2022. De verplichting wordt vanaf 7 juni 2024 uitgebreid naar alle nieuwe voertuigen en geldt voor alle zware

s'appliquera à tous les véhicules lourds, y compris les bus et les autocars.

voertuigen, inclusief bussen en autocars.

Malheureusement, il n'y a pas de chiffres disponibles sur les accidents impliquant des FlixBus. FlixBus a son siège social en Allemagne et des filiales dans plusieurs pays de l'UE, mais pas encore en Belgique. Ce sont donc principalement les États membres où FlixBus a son siège qui sont les mieux placés pour contacter la société en cas de besoin. Il est important de rechercher un bon équilibre entre les besoins de mobilité, la sécurité routière et la convivialité des villes. Il appartient à cet égard aux autorités urbaines de créer des points d'arrêt appropriés.

Er zijn helaas geen cijfers beschikbaar van ongevallen met FlixBussen. FlixBus heeft haar maatschappelijke zetel in Duitsland en dochterondernemingen in diverse EU-landen, maar nog niet in België. Het zijn dus in eerste instantie de lidstaten waar FlixBus is gevestigd, die zich desgevallend het beste kunnen wenden tot de onderneming. Het is belangrijk om te streven naar een goed evenwicht tussen mobiliteitsbehoeften, verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de steden. Het is aan de stedelijke overheden om daartoe passende halteplaatsen in te richten.

18.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Si je comprends bien, cette règle ne s'applique qu'aux nouveaux véhicules. Je ne comprends pas que l'on ne se soucie pas davantage de ce problème car il fait de nombreuses victimes. C'est d'autant plus pénible pour les victimes qui ne sont pas protégées par la législation sur les accidents de travail, comme dans le cas qui nous occupe.

18.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Als ik het goed begrijp, geldt de regeling enkel voor de nieuwe voertuigen. Ik begrijp niet dat er niet meer werk wordt gemaakt van dat probleem, want het maakt heel wat slachtoffers. Dat is des te pijnlijker voor slachtoffers die niet onder de arbeidsongevallenwetgeving vallen, zoals hier het geval was.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 57.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.57 uur.