

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

Mardi

07-03-2023

Après-midi

Dinsdag

07-03-2023

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 beigegekleurd 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**

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement alternatif des panneaux solaires de la SNCB et d'Infrabel" (55034169C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	1
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Brussels Airport-Zaventem" (55034301C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	2
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe aérienne et les jets privés" (55034302C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	2
Questions jointes de	4
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau et l'ancien plan de transport de la SNCB" (55034297C)	4
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'importance de l'intermodalité dans le prochain plan de transport" (55034415C)	4
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le prochain plan de transport de la SNCB" (55034416C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Josy Arens, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	4
Questions jointes de	6
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les passages à niveau" (55034304C)	6
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prévention liée à la sécurité aux passages à niveau" (55034378C)	6
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet ANPR et les passages à niveau" (55034804C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Laurence Zanchetta, Nicolas Parent, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	6
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La baisse du volume de marchandises transportées par le rail" (55034327C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	9

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De alternatieve financiering van zonnepanelen bij de NMBS en Infrabel" (55034169C) <i>Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	1
Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Brussels Airport-Zaventem" (55034301C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	2
Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks en de privéjets" (55034302C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	2
Samengevoegde vragen van	4
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe en het oude vervoersplan van de NMBS" (55034297C)	4
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het belang van intermodaliteit in het volgende vervoersplan" (55034415C)	4
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het volgende vervoersplan van de NMBS" (55034416C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Josy Arens, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	4
Samengevoegde vragen van	6
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spooroverwegen" (55034304C)	6
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De preventie met betrekking tot de veiligheid aan de overwegen" (55034378C)	6
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ANPR-project en de overwegen" (55034804C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Laurence Zanchetta, Nicolas Parent, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	6
Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daling van het volume van het goederenvervoer per spoor" (55034327C) <i>Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	9

Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions d'embauche à la SNCB" (55034328C)	11	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanwervingsvoorwaarden bij de NMBS" (55034328C)	11
<i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rétroviseurs grand-angle pour les bus" (55034440C)	12	Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De breedtespiegels bij bussen" (55034440C)	12
<i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats du baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias" (55034469C)	13	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias" (55034469C)	13
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les statistiques de Vias relatives à la sécurité routière" (55034553C)	13	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De cijfers van Vias betreffende de verkeersveiligheid" (55034553C)	13
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives offertes par l'instauration du parquet national pour la sécurité routière" (55034722C)	13	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe perspectieven door de oprichting van het nationaal parket voor de verkeersveiligheid" (55034722C)	13
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête de Vias sur la conduite sous l'influence de drogues" (55034818C)	14	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderzoek van Vias naar rijden onder invloed van drugs" (55034818C)	14
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le gaz hilarant" (55034841C)	14	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Lachgas" (55034841C)	14
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Laurence Zanchetta, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Laurence Zanchetta, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de travail déplorables à la SNCB" (55034551C)	18	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Erbarmelijke werkomstandigheden bij de NMBS" (55034551C)	18
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de travail du personnel de la SNCB et les installations sanitaires" (55034666C)	18	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werkomstandigheden van het NMBS-personeel en de sanitaire voorzieningen" (55034666C)	18
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indisponibilité des toilettes dans les trains" (55034839C)	18	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onbeschikbaarheid van treintoiletten" (55034839C)	18
<i>Orateurs:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La poursuite de l'enquête sur l'extension de la ligne de transport de marchandises Gand-Terneuzen" (55034565C)	19	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdere onderzoek naar de uitbreiding van het goederenspoor Gent-Terneuzen" (55034565C)	19
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la		<i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van	

Mobilité		Mobiliteit	
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Louvain-la-Neuve" (55034622C)	20	- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Louvain-la-Neuve" (55034622C)	20
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Louvain-la-Neuve" (55034865C) <i>Orateurs: Nicolas Parent, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	20	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken in het station Louvain-la-Neuve" (55034865C) <i>Spreekers: Nicolas Parent, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	20
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le test réalisé par la locomotive hybride en Belgique" (55034636C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	21	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De testrit met de hybridelocomotief in België" (55034636C) <i>Spreekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	21
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les menaces et la violence envers le personnel des chemins de fer" (55034651C)	21	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bedreigingen en geweld ten aanzien van het spoorpersoneel" (55034651C)	21
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité à laquelle sont confrontés les accompagnateurs de trains" (55034749C) <i>Orateurs: Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	21	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveilige situaties waaraan de treinbegeleiders het hoofd moeten bieden" (55034749C) <i>Spreekers: Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	21
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau mandat de la CEO de la SNCB" (55034753C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	22	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe mandaat van de CEO van de NMBS" (55034753C) <i>Spreekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	22
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire en Grèce" (55034754C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	23	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinramp in Griekenland" (55034754C) <i>Spreekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	23
Question de Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne de train reliant Tournai à Lille" (55034757C) <i>Orateurs: Daniel Senesael, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	24	Vraag van Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Doornik en Rijsel" (55034757C) <i>Spreekers: Daniel Senesael, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	24
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'action de protestation des syndicats contre la libéralisation des transports en commun" (55034758C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	25	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vakbondsprotest tegen de liberalisering van het openbaar vervoer" (55034758C) <i>Spreekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	25
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des chemins de fer"	26	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinstaking"	26

(55034761C)

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

(55034761C)

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

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève chez Aviapartner à Brussels Airport" (55034831C)

26

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

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij Aviapartner op Brussels Airport" (55034831C)

26

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

Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de collaboration entre les CFL et la SNCB" (55034869C)

28

Orateurs: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke samenwerking tussen de CFL en de NMBS" (55034869C)

28

Sprekers: **Josy Arens, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'année européenne du vélo" (55034703C)

28

Orateurs: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europees jaar van de fiets" (55034703C)

28

Sprekers: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de l'institut Vias (question de suivi)" (55034878C)

29

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (vervolgvrage)" (55034878C)

29

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MARDI 07 MARS 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

DINSDAG 07 MAART 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 24 par M. Jef Van den Bergh, président.

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

01 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement alternatif des panneaux solaires de la SNCB et d'Infrabel" (55034169C)

01.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les contrats de gestion conclus avec la SNCB et Infrabel contiennent des objectifs en matière de production d'énergies renouvelables. Il nous revient que les sociétés ferroviaires discuteraient avec le SPF Mobilité et le cabinet du ministre à propos d'un financement alternatif pour atteindre ces objectifs.

Comment le ministre conçoit-il ce financement alternatif? Quelle capacité pourrait-elle être générée en installant des unités sur les toits théoriquement appropriés? Où en est-on à cet égard? Quand les premiers projets seraient-ils réalisés?

01.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB et Infrabel ont un rôle exemplaire à jouer dans la transition énergétique et ce point est donc détaillé dans les contrats de service public et de performance. Mon cabinet a mis en place un groupe de travail pour étudier le financement alternatif possible. La SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité se réunissent régulièrement pour discuter de la transition énergétique et assurer le suivi des décisions gouvernementales du 18 mars 2022. Mon cabinet a également organisé un groupe de travail intercabineaux (GTI) pour faire le point sur la mise en œuvre des mesures.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 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 Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De alternatieve financiering van zonnepanelen bij de NMBS en Infrabel" (55034169C)

01.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel staan doelstellingen voor de opwekking van hernieuwbare energie. Naar verluidt voeren de spoorbedrijven samen met de FOD Mobiliteit en het kabinet van de minister gesprekken over alternatieve financiering om die doelstellingen te bereiken.

Hoe ziet de minister de alternatieve financiering? Welke capaciteit zou men kunnen opwekken met de theoretisch geschikte daken? Wat is de stand van zaken daarvan? Wanneer zouden de eerste projecten worden uitgevoerd?

01.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS en Infrabel hebben in de energietransitie een voorbeeldrol te spelen en dit item is dan ook gedetailleerd opgenomen in het openbaardienst- en het performantiecontract. Mijn kabinet heeft een werkgroep opgericht om mogelijke alternatieve financiering te onderzoeken. De NMBS, Infrabel en de FOD Mobiliteit vergaderen regelmatig om de energietransitie te bespreken en de regeringsbeslissingen van 18 maart 2022 op te volgen. Mijn kabinet heeft ook een interkabinettenwerkgroep (IKW) georganiseerd om een stand van zaken te geven van de uitvoering van de maatregelen.

À la suite de la signature des deux contrats de gestion, une réunion a été organisée pour évaluer le recours aux tiers investisseurs. Une analyse détaillée de la manière dont les projets pourraient, le cas échéant, être financés de manière alternative et des projets qui pourraient être financés de cette manière doit encore être réalisée. Infrabel préfère installer des panneaux solaires sur ses toits en gestion propre. La SNCB a maintenant analysé les surfaces théoriquement disponibles à cet effet. Elle travaille sur un potentiel technique réaliste et pourra ensuite analyser les aspects économiques. La SNCB souhaite doubler sa production d'électricité d'ici 2032. Je suivrai attentivement ce projet ambitieux.

01.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): L'énergie renouvelable est actuellement l'énergie la moins chère. Il est donc logique d'examiner comment nous pouvons exploiter au maximum le potentiel. Pour l'instant, nous ne parlons que de 2 % des toits. Espérons que la SNCB examinera comment maximiser ce potentiel. Il faut également analyser toutes les options de financement.

L'incident est clos.

02 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de Brussels Airport-Zaventem" (55034301C)

02.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Selon la ministre flamande Zuhair Demir, le permis d'environnement de l'aéroport de Bruxelles est menacé tant qu'un accord sur l'azote n'est pas conclu. Où en est le dossier de ce permis? Que se passera-t-il si l'aéroport n'obtient pas de permis? Le ministre a-t-il déjà pris contact avec la ministre flamande Demir à ce sujet?

L'aéroport sera-t-il desservi par une ligne TGV?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le renouvellement du permis d'environnement est une compétence régionale. Cependant, les conséquences de cette décision dépassent largement le territoire de la Région flamande. Le permis doit être renouvelé à la mi-2024 et ce renouvellement sera une occasion de réaliser des changements. Je suis de près le débat au sein du gouvernement flamand et je plaide pour une large consultation de toutes les parties prenantes.

02.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): J'espère que le ministre veillera également à ce que l'aéroport soit desservi par une ligne TGV.

L'incident est clos.

03 Question de Maria Vindevoghel à Georges

Na de ondertekening van de twee beheerscontracten werd een bijeenkomst georganiseerd om het gebruik van derde investeerders te evalueren. Er moet nog in detail worden geanalyseerd hoe en welke projecten eventueel alternatief kunnen worden gefinancierd. Infrabel verkiest de installatie van zonnepanelen op haar daken in eigen beheer. De NMBS heeft nu de oppervlakten geanalyseerd die daarvoor theoretisch beschikbaar zijn. Men werkt aan een realistisch technisch potentieel en daarna kan men de economische aspecten analyseren. De NMBS wil haar elektriciteitsproductie verdubbelen tegen 2032. Ik volg dit ambitieuze project op de voet.

01.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Hernieuwbare energie is momenteel de goedkoopste energie, dus is het logisch om te kijken hoe we zoveel mogelijk potentieel kunnen benutten. Op dit moment spreken we nog maar over 2 % van de daken en hopelijk wil de NMBS nagaan hoe men dat kan maximaliseren. Ook moet men alle financieringsopties bekijken.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van Brussels Airport-Zaventem" (55034301C)

02.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Vlaams minister Demir dreigt ermee dat Brussels Airport geen nieuwe milieuvergunning zal krijgen als er geen stikstofakkoord kan worden afgesloten. Wat is de stand van zaken betreffende deze vergunning? Wat zal er gebeuren als de luchthaven geen vergunning krijgt? Heeft de minister hierover al contact opgenomen met Vlaams minister Demir?

Komt er een hst-verbinding naar de luchthaven?

02.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De vernieuwing van de milieuvergunning is een regionale bevoegdheid. De gevolgen van deze beslissing zullen echter veel verder reiken dan het Vlaams Gewest. De vernieuwing van deze vergunning moet midden 2024 plaatsvinden en is een kans om veranderingen door te voeren. Ik volg het debat binnen de Vlaamse regering van nabij op en pleit voor een brede raadpleging van alle belanghebbenden.

02.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik hoop dat de minister er ook voor zal zorgen dat de hogesnelheidstrein naar de luchthaven er komt.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La taxe aérienne et les jets privés" (55034302C)

03.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Hier, les militants pour le climat ont mené une action à Brussels Airport. Ils exigent l'interdiction des jets privés. Il ressort en effet de statistiques récentes que les jets privés étaient de plus en plus utilisés, y compris pour des vols intérieurs. Ainsi, en 2021, l'élite a eu cent fois recours à un jet privé pour des trajets entre Wevelgem et Anvers ou Bruxelles.

Quelle est la position du ministre face à la popularité grandissante des jets privés? Quel est leur impact climatique? Des vols intérieurs en Belgique se justifient-ils? Que pense le ministre de la taxe sur les billets d'avion? A-t-elle un impact positif sur le climat? Quelle est l'ampleur de l'augmentation des tarifs relatifs aux jets privés pratiqués par skyeyes? Cette augmentation a-t-elle eu des effets? À combien de reprises les chefs des gouvernements belges ont-ils eu eux-mêmes recours à des jets privés en 2022?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'empreinte écologique des vols privés est 14 fois plus importante que celle des vols commerciaux et 50 fois plus importante que celle du train. Le nombre de vols en jets privés, qui a déjà augmenté considérablement ces dernières années, enregistrerait une nouvelle hausse, de 50 %, d'ici 2030. Or, nous vivons à une époque où chaque citoyen est invité à consentir des efforts.

En octobre 2022, j'ai pris l'initiative, en collaboration avec mon homologue français, de mieux réguler l'utilisation des jets privés en Europe. Dans l'attente de la concrétisation de cette initiative, nous prenons déjà également nous-mêmes les dispositions nécessaires. Ainsi, le gouvernement fédéral a approuvé un nouveau système de prélèvements visant à décourager les vols de courte distance. La réglementation s'applique également aux vols privés et aux vols d'affaires. Pour de plus de détails à ce sujet, je renvoie au ministre des Finances.

Les nombreux vols en provenance et à destination de Wevelgem sont probablement des vols de convoiage permettant aux avions d'y subir les travaux de maintenance nécessaires. J'ai toutefois demandé à mon administration d'objectiver la situation.

Les membres du gouvernement fédéral peuvent utiliser les avions gérés par la Défense. En raison d'impératifs de sécurité, il n'est pas toujours possible d'avoir recours à des vols commerciaux. Personnellement, je n'utilise jamais ces avions mais je ne dispose pas de données concernant les déplacements en avion effectués par les autres

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vliegtaks en de privéjets" (55034302C)

03.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Klimaatactivisten hebben gisteren actie gevoerd aan Brussels Airport. Ze eisen dat privéjets worden verboden. Uit recente cijfers blijkt echter dat privéjets steeds vaker worden gebruikt, zelfs voor binnenlandse vluchten. Zo vloog de elite in 2021 honderden keren met een privéjet van Wevelgem naar Antwerpen of Brussel.

Hoe beoordeelt de minister de stijgende populariteit van privéjets? Welke impact hebben ze op het klimaat? Zijn binnenlandse vluchten in België te verantwoorden? Hoe evalueert de minister de vliegtaks? Heeft die een gunstig effect op ons klimaat? Hoe sterk zijn de tarieven voor privéjets bij skyeyes gestegen? Heeft dat een effect gehad? Hoe vaak maakten Belgische regeringsleiders in 2022 zelf gebruik van privéjets?

03.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De ecologische voetafdruk van privévluchten is 14 keer groter dan die van commerciële vluchten en 50 keer groter dan die van de trein. Het aantal vluchten met privéjets, dat de jongste jaren al aanzienlijk is toegenomen, zou tegen 2030 nog eens met 50 % toenemen. En dat in een tijd waarin van iedere burger inspanningen worden gevraagd.

Ik heb in oktober 2022 samen met mijn Franse ambtgenoot een initiatief genomen om het gebruik van privéjets in Europa beter te reguleren. In afwachting daarvan nemen we ook zelf al de nodige initiatieven. Zo heeft de federale regering een nieuw systeem van heffingen goedgekeurd, dat kortafstandsvluchten wil ontmoedigen. De regeling geldt ook voor privé- en zakenvluchten. Voor meer details ter zake verwijs ik naar de minister van Financiën.

De vele vluchten van en naar Wevelgem zijn waarschijnlijk ferryvluchten om aldaar de nodige onderhoudswerkzaamheden aan de vliegtuigen te laten uitvoeren. Ik heb wel aan mijn administratie gevraagd om de situatie te objectiveren.

Leden van de federale regering kunnen gebruikmaken van vliegtuigen die door Defensie worden beheerd. Het gebruik van commerciële vluchten is wegens veiligheidseisen niet altijd mogelijk. Ikzelf gebruik die vliegtuigen nooit, maar ik heb geen gegevens over de vlieguren van de andere regeringsleden.

membres du gouvernement.

En bref, j'ai pris plusieurs initiatives à l'échelon belge et européen afin de limiter le recours aux jets privés, surtout lorsque des alternatives ferroviaires existent.

03.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre instaure une taxe sur les billets d'avion afin de décourager les vols courte distance mais nous constatons que dans les faits, c'est l'inverse qui se produit. La Vivaldi rend les vols plus onéreux pour le citoyen lambda mais pour les plus riches, cette taxe est pratiquement sans effet. C'est la raison pour laquelle nous proposons une taxe sur les jets privés, par l'intermédiaire de laquelle les riches devront contribuer bien davantage que les citoyens lambda.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau et l'ancien plan de transport de la SNCB" (55034297C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'importance de l'intermodalité dans le prochain plan de transport" (55034415C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le prochain plan de transport de la SNCB" (55034416C)

04.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Le nouveau plan de transport de la SNCB débiterait en décembre 2023, permettant ainsi moins de moments de dialogue que les plans de transport précédents. La troisième phase du plan de transport actuel a été retardée. Le problème des trains supprimés n'est pas résolu non plus.

Quel est le calendrier prévu pour tous ces projets? Le Parlement sera-t-il informé de l'évolution de l'élaboration du plan de transport? Dans quelle mesure ce plan sera-t-il évoqué avec les Régions, les villes, les communes et les usagers?

04.02 Josy Arens (Les Engagés): Le contrat de service public avec la SNCB prévoit que l'entreprise devra tenir compte dans la rédaction de ses prochains plans de transport de la complémentarité avec l'offre des autres opérateurs de transports publics et du développement des nœuds de correspondances.

Où en est-on sur cette question? Le prochain plan de transport intègre-t-il enfin une offre coordonnée avec les Régions?

La préparation du plan de transport sera-t-elle soumise à l'article 7 du contrat de service public?

Kortom, ik heb verschillende initiatieven op Belgisch en Europees niveau genomen om het gebruik van privéjets te beperken, zeker als er alternatieven zijn per spoor.

03.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister voert een vliegtaks in om kortereafstandsvluchten te ontmoedigen, maar we zien het tegendeel gebeuren. Voor gewone mensen maakt Vivaldi vliegen duurder, maar voor de allerrijksten heeft die taks amper iets te betekenen. Daarom stellen wij voor een jettaks in te voeren, waardoor de rijken heel wat meer moeten betalen dan het gewone volk.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe en het oude vervoersplan van de NMBS" (55034297C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het belang van intermodaliteit in het volgende vervoersplan" (55034415C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het volgende vervoersplan van de NMBS" (55034416C)

04.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Het nieuwe NMBS-vervoersplan zou vanaf december 2023 starten, waardoor er veel minder dialoogmomenten zullen zijn dan bij vorige vervoersplannen. De derde fase van het huidige vervoersplan werd uitgesteld. Ook het probleem van de geschrapte treinen is nog steeds niet opgelost.

Wat is de geplande tijdslijn voor al deze projecten? Zal men het Parlement inzicht verschaffen in de totstandkoming van het vervoersplan? In hoeverre wordt het besproken met de regio's, de steden en gemeenten en de gebruikers?

04.02 Josy Arens (Les Engagés): In het openbaredienstcontract met de NMBS staat dat de spoorwegmaatschappij bij het uitwerken van haar volgende vervoersplannen rekening moet houden met de complementariteit tussen de spoordiensten en het aanbod van de andere openbaarvervoersbedrijven en met de ontwikkeling van overstapknooppunten.

Wat is de stand van zaken daarvan? Zal het volgende vervoersplan eindelijk een met de gewesten afgestemd treinaanbod bevatten?

Zal artikel 7 van het openbaredienstcontract van toepassing zijn op het vervoersplan dat in

Devra-t-elle être soumise à la consultation des pouvoirs locaux? Demanderez-vous à la SNCB d'organiser cette consultation? À quel moment et selon quels principes?

04.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Si nous voulons faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité, nous devons proposer une correspondance aisée avec le bus, le tram ou le métro. À cet effet, la nouvelle gare de bus au-dessus de la gare de Namur est un exemple d'intermodalité dont nous devons nous inspirer.

(*En néerlandais*) En raison du recrutement continu de personnel, du retard dans la livraison de matériel roulant et de l'impact des prix de l'énergie, le conseil d'administration de la SNCB a logiquement décidé de reporter la dernière phase de l'actuel plan de transport. J'ai néanmoins insisté pour que cette dernière phase soit mise en œuvre dans les plus brefs délais sur la base des prévisions opérationnelles.

(*En français*) En concertation avec les sociétés régionales de transport, la SNCB a lancé une initiative pour améliorer la qualité des correspondances train-bus-métro-tram. Elle travaille avec les opérateurs régionaux sur l'alignement des horaires et les bus de rabattement vers des gares ou points d'arrêt où les conditions sont optimales. Le nombre de correspondances est un des nouveaux indicateurs ajoutés au contrat de service public.

(*En néerlandais*) Le processus d'adaptation triennale du plan de transport ans est décrit à l'article 7 du contrat de service public. Il comprend notamment une concertation avec les sociétés de transport régionales et l'introduction des demandes de sillons en temps voulu auprès d'Infrabel.

(*En français*) Les *stakeholders* sont associés à chaque nouveau plan de transport. Des réunions préparatoires et opérationnelles sont organisées avec le Conseil consultatif des voyageurs ferroviaires et les sociétés de transport public. La SNCB communique ses projets d'horaires aux sociétés de transport public jusqu'à un an à l'avance. Elle participe aux organes régionaux abordant les projets de mobilité et les préoccupations locales. Des solutions de correspondance y sont recherchées. Cette dynamique de concertation doit se poursuivre et se renforcer.

(*En néerlandais*) Les travaux et la concertation concernant le nouveau plan de transport sont déjà

pourbereiding is? Zullen de lokale besturen geraadpleegd worden? Zult u de NMBS vragen dat overleg te organiseren? Wanneer en volgens welke principes?

04.03 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Als we van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit willen maken, moeten we een vlotte aansluiting op de bus, tram of metro aanbieden. Het nieuwe busstation boven op het station van Namen is in dat verband een voorbeeld van intermodaliteit dat ons tot inspiratie moet dienen.

(*Nederlands*) Wegens de aanhoudende werving van personeel, de vertraging in de levering van rollend materieel en de gevolgen van de energieprijzen heeft de raad van bestuur van de NMBS logischerwijze beslist om de laatste fase van het actuele vervoersplan uit te stellen. Ik heb wel aangedrongen dat deze laatste fase zo snel mogelijk wordt uitgevoerd op basis van de operationele vooruitzichten.

(*Nederlands*) In samenspraak met de gewestelijke vervoersmaatschappijen heeft de NMBS een initiatief genomen om de kwaliteit van de aansluitingen tussen trein, bus, metro en tram te verbeteren. Samen met de gewestelijke operators werkt de NMBS aan de onderlinge afstemming van de dienstregelingen en aan een aanbod van transferbussen die de reizigers naar stations of stopplaatsen brengen waar de omstandigheden optimaal zijn. Het aantal aansluitingen is een van de nieuwe indicatoren die aan het openbardienstcontract toegevoegd werden.

(*Nederlands*) Het proces voor de driejaarlijkse aanpassing van het vervoersplan staat in artikel 7 van het openbardienstcontract. Het gaat onder meer om overleg met de regionale vervoersmaatschappijen en het tijdig aanvragen van rijpaden bij Infrabel.

(*Frans*) De *stakeholders* worden bij elk nieuw vervoersplan betrokken. Samen met het Raadgevend Comité van de treinreizigers en de openbare vervoersmaatschappijen worden er voorbereidende en operationele vergaderingen georganiseerd. De NMBS deelt haar plannen voor de dienstregeling tot een jaar op voorhand mee aan de openbare vervoersmaatschappijen. Ze is vertegenwoordigd in de gewestelijke organen waar de mobiliteitsprojecten en de lokale bezorgdheden besproken worden. In die organen wordt er naar oplossingen gezocht om voor goede aansluitingen te zorgen. Die overlegdynamiek moet bestendig en versterkt worden.

(*Nederlands*) De werkzaamheden en het overleg voor het nieuwe vervoersplan zijn al enige tijd bezig.

en cours depuis un certain temps. En avril et mai 2023, des *roadshows* seront organisés dans chaque province. Des explications seront également fournies au sujet des investissements dans les gares et des projets d'Infrabel.

Le nouveau plan de transport prendra effet le 1^{er} décembre 2023.

04.04 Jef Van den Bergh (cd&v): La réponse du ministre ne dissipe pas l'incertitude quant à savoir ce qu'il adviendra de l'actuel plan de transport inachevé. La remise en service des trains supprimés devrait constituer la toute première priorité. Le service annoncé doit effectivement être réalisé. Osons espérer que les *roadshows* laisseront suffisamment de place aux villes et communes pour apporter une contribution substantielle.

04.05 Josy Arens (Les Engagés): Il faut négocier sérieusement la complémentarité avec les sociétés de transport. Les étudiants d'Arlon qui fréquentent l'Université de Liège signalent que la correspondance vers Liège impose un délai d'attente de 45 à 60 minutes. J'espère que vous régulerez cela pour inciter les citoyens à prendre le train.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les passages à niveau" (55034304C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prévention liée à la sécurité aux passages à niveau" (55034378C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet ANPR et les passages à niveau" (55034804C)

05.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): En 2022, nous recensons 11 décès dans des accidents à des passages à niveau. Or, le nombre de passages à niveau ne cesse de diminuer. Il est évident que les usagers de la route ne doivent pas effectuer de manœuvres irresponsables, mais une plus grande sensibilisation est certainement nécessaire.

Comment Infrabel évalue-t-elle cette augmentation du nombre d'accidents mortels? Quelles en sont les causes? Infrabel disposera-t-elle de suffisamment de moyens pour mener une vaste campagne de sensibilisation en 2023?

05.02 Laurence Zanchetta (PS): Que pensez-vous du fait que si le nombre d'accidents sur les passages à niveau en 2022 a diminué, le nombre de morts s'est accru? Quelles autres mesures de sécurité,

In avril et mai 2023, des *roadshows* seront organisés dans chaque province. Er zal ook uitleg worden gegeven over de investeringen in de stations en over de projecten van Infrabel.

Het nieuwe vervoersplan wordt van kracht op 1 december 2023.

04.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Na dit antwoord is het wel niet duidelijk wat er gebeurt met het huidige, niet afgewerkte vervoersplan. De terugkeer van de geschrapte treinen zou de allereerste prioriteit moeten zijn. De aangekondigde dienst moet daadwerkelijk worden gerealiseerd. Hopelijk is er op de *roadshows* voldoende ruimte voor inhoudelijke inbreng vanwege de steden en gemeenten.

04.05 Josy Arens (Les Engagés): Over die complementariteit moet er ernstig met de vervoersmaatschappijen onderhandeld worden. Uit Aarlen afkomstige studenten die aan de ULiège studeren, melden dat ze 45 à 60 minuten moeten wachten alvorens ze een aansluiting naar Luik hebben. Ik hoop dat u voor die problemen een oplossing zult vinden teneinde het treingebruik bij de burgers aan te moedigen.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spooroverwegen" (55034304C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De preventie met betrekking tot de veiligheid aan de overwegen" (55034378C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ANPR-project en de overwegen" (55034804C)

05.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In 2022 telden we elf doden bij ongelukken aan een overweg. Nochtans zijn er steeds minder overwegen. Weggebruikers mogen natuurlijk geen onverantwoorde manoeuvres uitvoeren, maar er is zeker meer sensibilisering nodig.

Hoe evalueert Infrabel die stijging van het aantal dodelijke ongevallen? Wat zijn de oorzaken? Krijgt Infrabel genoeg middelen voor een brede sensibiliseringscampagne in 2023?

05.02 Laurence Zanchetta (PS): Wat vindt u ervan dat er in 2022 weliswaar minder ongevallen op overwegen gebeurden, maar dat het aantal dodelijke slachtoffers is toegenomen? Welke andere

autre la suppression des passages à niveau, le contrat de performance d'Infrabel prévoit-il? Qu'est-il ressorti des tests, notamment l'installation de lampes LED pour rendre les obstacles plus visibles, des marquages au sol et des caméras pour identifier les plaques d'immatriculation et verbaliser les contrevenants? Comment sont répartis ces dispositifs sur le territoire?

beveiligingsmaatregelen, behalve de afschaffing van overwegen, werden er in het performantiecontract met Infrabel afgesproken? Wat zijn de resultaten van de proefprojecten, met name de plaatsing van ledlampen op slagbomen om de overwegen zichtbaarder te maken, het aanbrengen van wegmarkeringen op overwegen en de plaatsing van camera's om overtreders aan de hand van hun nummerplaat te identificeren en te bekeuren? Hoe zijn die voorzieningen over het grondgebied verdeeld?

Des initiatives législatives de sécurité routière ou une collaboration avec des zones de police, la police des chemins de fer et Securail sont-elles en cours? Comment collabore Infrabel? Quels dispositifs garantissent la sécurité des usagers faibles à proximité des passages à niveau?

Worden er wetgevende initiatieven op het vlak van verkeersveiligheid genomen? Wordt er tussen de politiezones, de spoorwegpolitie en Securail samengewerkt en, zo ja, hoe verloopt die samenwerking? Welke maatregelen garanderen de veiligheid van zwakke weggebruikers in de buurt van overwegen?

05.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Après le vote d'une résolution et d'une loi, un projet pilote de sécurisation des passages à niveau a été lancé à Termonde avec les acteurs ferroviaires, judiciaires et de la sécurité, en vue de tester les caméras ANPR.

05.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Nadat er een resolutie en een wet goedgekeurd werden, werd er in Dendermonde samen met de stakeholders van de spoorwegen, de justitie en de veiligheidsdiensten een proefproject gelanceerd voor de beveiliging van overwegen. Het is de bedoeling om ANPR-camera's uit te testen.

On en a placé deux à Oudegem pour frapper d'une amende automatique les automobilistes traversant un passage à niveau fermé et dont la plaque est reconnue. Le dispositif peut être dissuasif aussi. Il n'a pas encore été étendu à Kallo et Wavre, faute d'homologation et de vérification métrologique.

In Oudegem werden er twee van die camera's geïnstalleerd om automobilisten die een gesloten overweg oversteken en van wie de nummerplaat herkend wordt automatisch te beboeten. De camera kan ook een ontradend effect hebben. Het project werd nog niet uitgebreid tot Kallo en Waver omdat de camera's nog niet gehomologeerd werden en er nog geen controle van de ijking plaatsgevonden heeft.

Comment Infrabel évalue-t-elle le projet pilote? Combien d'amendes a-t-on infligées?

Hoe evalueert Infrabel dit proefproject? Hoeveel boetes werden er opgelegd?

Pourquoi le projet d'extension tarde-t-il et quel est l'agenda du dossier? Accélérerez-vous le dossier? Utilisera-t-on ultérieurement ce dispositif pour sécuriser les passages à niveau?

Waarom lopen de plannen voor de uitbreiding vertraging op en wat is het tijdpad van dit dossier? Zult u vaart zetten achter dit dossier? Zal er later van deze camera's gebruikgemaakt worden om de overwegen te beveiligen?

05.04 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La sécurité ferroviaire est ma priorité absolue. En outre, le franchissement des passages à niveau engendre des retards.

05.04 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): De spoorwegveiligheid is voor mij een topprioriteit. Wanneer weggebruikers de gesloten overwegen oversteken, veroorzaakt dat bovendien ook vertragingen.

(*En néerlandais*) Sur les 32 accidents survenus en 2022, 22 ont eu lieu sur les lignes classiques, contre 33 en 2021. Ces dernières années, le nombre d'accidents survenus aux passages à niveau situés en zone non portuaire a diminué. Dans 24 de ces accidents soit 75 % du total, dont 14 sont survenus hors zone portuaire et 10 en zone portuaire, un

(*Nederlands*) Van de 32 ongevallen in 2022 gebeurden er 22 op de klassieke spoorlijnen, tegenover 33 in 2021. De laatste jaren daalde het aantal ongevallen aan overwegen in niet-havengebied. Bij 24 ongevallen – 75 % van het totaal –, waarvan 14 buiten havengebied en 10 in havengebied, was er een wegvoertuig betrokken en

véhicule routier a été impliqué et l'on a dénombré quatre morts. Huit accidents soit 25 % du total ont impliqué des usagers actifs de la route et causé la mort de sept personnes, toutes des piétons. Il est à noter que parmi les usagers actifs de la route, ce sont surtout les jeunes qui ont slalomé entre les barrières fermées de passages à niveau. Les accidents survenant hors zone portuaire concernent principalement des riverains qui pensent à tort qu'il ne peut rien leur arriver. Dans la moitié des cas, le non-respect du Code de la route est la cause principale des accidents survenus aux passages à niveau. Le comportement imprudent des usagers de la route est presque aussi important. Par ailleurs, les conditions météorologiques jouent également un rôle.

(En français) Le premier axe de la politique d'Infrabel pour sécuriser les passages à niveau est la prévention via des moyens matériels autour des passages. Elle organise aussi un groupe de travail Sécurité aux passages à niveau dans les zones portuaires et industrielles.

Le deuxième axe consiste à sensibiliser les tiers aux dangers du non-respect de la signalisation par des campagnes dans les écoles et sur les réseaux sociaux.

Le dernier axe est la sanction en collaboration avec les polices.

(En néerlandais) En cas d'infraction aux passages à niveau, les contrevenants s'exposent à des amendes allant de 320 à 4 000 euros, à un retrait du permis de conduire et à une interdiction de conduire allant de huit jours à cinq ans. Les contrevenants doivent également payer des indemnités pour les dommages et les minutes de retard dans la circulation des trains.

(En français) Un projet pilote de lampes LED est en cours sur plusieurs passages à niveau: l'expérience sera évaluée avant la fin de l'année. Suite à des tests encourageants, Infrabel étudie la possibilité d'équiper plusieurs passages à niveau de marques au sol, bandes blanches et damiers. L'étude de faisabilité des caméras ANPR aux passages à niveau se déroulera sur trois passages à niveau. L'un des tests est en cours à Termonde, les autres suivront.

Les statistiques sur les amendes relèvent de la ministre de l'Intérieur.

Les dispositifs de sécurité actuels garantissent la sécurité des véhicules à moteur et des usagers actifs. Chaque année, Infrabel équipe des passages

vielen er 4 doden. Er waren 8 ongevallen - 25 % van het totaal - met actieve weggebruikers, waarbij er 7 dodelijke slachtoffers vielen, allen voetgangers. Bij de actieve weggebruikers slalomden vooral jongeren door de slagbomen. De ongevallen buiten havengebied gebeuren voornamelijk met buurtbewoners die ten onrechte denken dat hen niets kan overkomen. In de helft van de gevallen is het niet naleven van verkeersregels de hoofdoorzaak van ongevallen aan overwegen. Bijna even belangrijk is onvoorzichtig gedrag van weggebruikers. Voorts speelt ook het weer een rol.

(Frans) De eerste pijler van het beleid van Infrabel om de overwegen te beveiligen is preventie door middel van materiële middelen rond de overwegen. De infrastructuurbeheerder heeft ook een werkgroep inzake veiligheid aan overwegen in haven- en industriegebieden opgericht.

De tweede pijler is de sensibilisering van derden voor de gevaren van het negeren van de signalisatie door middel van campagnes in scholen en op sociale media.

De laatste pijler is repressie in samenwerking met de politiediensten.

(Nederlands) Met overtredingen aan overwegen riskeert men boetes van 320 tot 4.000 euro, een intrekking van het rijbewijs en een rijverbod van 8 dagen tot 5 jaar. De overtreders moeten ook een vergoeding betalen voor de schade en voor het aantal minuten vertraging van het treinverkeer.

(Frans) Aan verschillende overwegen loopt er een proefproject met ledlampen. Tegen eind dit jaar wordt het experiment geëvalueerd. Na bemoedigende tests bekijkt Infrabel of het mogelijk is om enkele overwegen uit te rusten met wegmarkeringen, witte strepen en dambordpatronen. De haalbaarheidsstudie over ANPR-camera's aan overwegen zal betrekking hebben op drie overwegen. Momenteel wordt dat project uitgetest in Dendermonde, de tests op de andere locaties volgen.

De statistieken over de boetes vallen onder de verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

De huidige veiligheidsvoorzieningen waarborgen de veiligheid van motorvoertuigen en actieve weggebruikers. Jaarlijks rust Infrabel een aantal

à niveaux de petites barrières supplémentaires pour garantir la sécurité des piétons. En 2021 et 2022, Infrabel a testé la Warning Box sur cinq passages à niveau afin de dissuader de slalomer entre les barrières fermées. Les résultats étant concluants, Infrabel prévoit d'équiper d'autres passages à niveau de ce dispositif.

(En néerlandais) Il s'agit également d'un problème de société et pas seulement d'une question de budgets.

En 2022, Infrabel a investi près de 43 millions d'euros dans le remplacement et la rénovation des passages à niveau. En collaboration avec le SPF Mobilité, Infrabel s'emploie graduellement et prioritairement à rendre ces passages à niveau encore plus sûrs.

05.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je n'ai pas obtenu de chiffres concernant le budget d'Infrabel pour 2023. Les statistiques relatives aux accidents sont pourtant alarmantes. L'entreprise dispose-t-elle de moyens financiers suffisants pour remplacer les passages à niveau par des tunnels ou des passerelles, une solution qui permet de prévenir les problèmes? Va-t-on investir davantage dans la prévention auprès des écoliers?

05.06 Laurence Zanchetta (PS): Les accidents aux passages à niveau sont souvent mortels. La prévention est primordiale pour les éviter.

05.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je salue la diversité des solutions techniques. Ces projets pilotes sont essentiels pour garantir la sécurité tout en évitant la fermeture des passages à niveau qui engendre parfois des problèmes de mobilité. Nous attendons les résultats pour les couler dans des plans s'ils s'avèrent positifs.

L'incident est clos.

06 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La baisse du volume de marchandises transportées par le rail" (55034327C)

06.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Le développement du transport de marchandises est essentiel pour la réussite du transfert modal, qui vise à développer des alternatives au transport routier. Vous avez fixé l'objectif de doubler le volume des marchandises transportées par le rail d'ici 2030. Malgré votre volontarisme, en 2022, le transport ferroviaire de marchandises a chuté de 7,5 % par rapport à 2021. Avec 58,3 millions de tonnes, le volume est à son plus bas niveau en six ans. Nous

overwegen uit met bijkomende kleine slagbomen om de veiligheid van voetgangers te garanderen. In 2021 en 2022 testte Infrabel de Warning Box op vijf overwegen om slalommen tussen de gesloten slagbomen te ontmoedigen. Die test leverde overtuigende resultaten op. Infrabel is dan ook van plan om nog andere overwegen met dat toestel uit te rusten.

(Nederlands) Dit is ook een maatschappelijk probleem en niet louter een kwestie van budgetten.

In 2022 heeft Infrabel ongeveer 43 miljoen euro geïnvesteerd in de vervanging en vernieuwing van overwegen. Samen met de FOD Mobiliteit werkt Infrabel stapsgewijs en prioritair verder aan een nog grotere veiligheid van de overwegen.

05.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik heb geen cijfers gekregen over het budget van Infrabel voor 2023. De ongevalcijfers zijn nochtans choquerend. Is er voldoende geld om de overwegen via tunnels of bruggen te laten lopen, want zo vermijdt men problemen? Zal men meer inzetten op preventie bij schoolkinderen?

05.06 Laurence Zanchetta (PS): Ongevallen aan overwegen zijn vaak dodelijk. Preventie is van primordiaal belang.

05.07 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat er zo veel verschillende technische oplossingen zijn. Deze proefprojecten zijn essentieel om de veiligheid te verzekeren, waarbij vermeden wordt dat overwegen afgeschaft worden, want dat veroorzaakt soms mobiliteitsproblemen. Wij wachten de resultaten af, en als die positief zijn, zullen we ze in plannen gieten.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daling van het volume van het goederenvervoer per spoor" (55034327C)

06.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De ontwikkeling van het goederenvervoer is essentieel voor het welslagen van de modal shift, de verschuiving naar alternatieven voor het vervoer over de weg. U hebt een verdubbeling van het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 als doelstelling naar voren geschoven. Ondanks uw besluitvaardigheid daalde het volume van het goederenvervoer per spoor in 2022 met 7,5 % ten opzichte van de cijfers voor 2021. Dat volume is de

sommes loin des résultats escomptés. Même s'il rappelle la demande de soutien renforcée, Paul Hegge, du Belgium Rail Freight Forum, reconnaît que le gouvernement prend de bonnes mesures pour développer le fret.

Quelles sont les causes du recul du fret ferroviaire en 2022? Que mettez-vous en place pour y remédier et renforcer l'attractivité du ferroviaire? Des aides sont-elles prévues pour 2023?

06.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): J'étais ce matin en réunion au port d'Anvers pour y discuter des mesures à mettre en œuvre pour faciliter le fret ferroviaire plutôt que le transport par camions.

Selon Infrabel, on constate une baisse de 7,5 % du volume de marchandises transportées par rail en 2022 par rapport à 2021. Mais il faut analyser l'évolution des autres modes de transport, camions, voies navigables. Le rapport Statbel pour le 2^{ème} trimestre 2022 montre une forte baisse de ces dernières. Parmi les causes probables: le ralentissement économique, des difficultés de se procurer des composants électroniques, et des problèmes sur des réseaux étrangers, liés au réchauffement climatique.

Je n'ai pas attendu ces chiffres pour mener des actions visant à doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.

Le plan Marchandises, approuvé par le Conseil des ministres le 30 septembre, expose les mesures pour renforcer l'attractivité du fret ferroviaire.

Une mesure phare de ce plan est la création d'un comité des utilisateurs du fret ferroviaire. Il assurera le pilotage du plan Marchandises et sera chargé de faciliter le transport de marchandises par le rail. Je lui demanderai de trouver les raisons de la baisse de volume transporté en 2022. La signature du contrat de performance d'Infrabel est un autre jalon essentiel de ce plan Marchandises: plus qu'un gestionnaire d'infrastructure, Infrabel deviendra un gestionnaire de flux et sera davantage orienté clients.

La réduction temporaire de la redevance d'utilisation

voorbij zes jaar nooit lager geweest dan nu: 58,3 miljoen ton. We zijn het streefcijfer bijlange na niet nabijgekomen. Paul Hegge van het Belgium Rail Freight Forum geeft toe dat de regering goede maatregelen neemt om het goederenvervoer te bevorderen, maar herhaalt ook de vraag om meer steun.

Wat zijn de oorzaken van de daling van het volume van het goederenvervoer per spoor in 2022? Wat onderneemt u om de trend om te buigen en het spoorvervoer aantrekkelijker te maken? Zal er steun worden toegekend in 2023?

06.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Vanmorgen heb ik een vergadering bijgewoond in de haven van Antwerpen om maatregelen te bespreken om het goederenvervoer per spoor te faciliteren, veeleer dan het vervoer over de weg.

Volgens Infrabel is het volume van het goederenvervoer per spoor in 2022 met 7,5 % gedaald ten opzichte van de cijfers van 2021. We moeten echter ook de evolutie van andere transportmodi, vrachtwagens en waterwegen, onder de loep nemen. Uit het verslag van Statbel voor het tweede kwartaal van 2022 blijkt dat er bij de binnenscheepvaart bijvoorbeeld een sterke daling merkbaar is. Vermoedelijk is dat onder meer aan de volgende factoren te wijten: de vertragende economie, elektronische componenten die moeilijk te verkrijgen zijn en problemen op buitenlandse waterwegen, als gevolg van de opwarming van de aarde.

Ik heb niet op die cijfers gewacht om maatregelen te nemen om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen.

Het Plan Goederenvervoer, dat op 30 september door de ministerraad werd goedgekeurd, bevat maatregelen om het goederenvervoer per spoor aantrekkelijker te maken.

Een belangrijke maatregel van dat plan is de oprichting van een comité van gebruikers van het goederenvervoer per spoor. Dat comité zal de aansturing van het Plan Goederenvervoer op zich nemen en belast worden met het faciliteren van het goederenvervoer per spoor. Ik zal het comité vragen om de redenen voor de daling van het in 2022 vervoerde volume te achterhalen. De ondertekening van het performantiecontract van Infrabel is een andere belangrijke pijler van het Plan Goederenvervoer: Infrabel zal niet alleen de rol van infrastructuurbeheerder blijven vervullen, maar ook een beheerder van stromen worden en meer klantgericht gaan werken.

De tijdelijke verlaging van de retributie voor het

d'infrastructures ferroviaires remplace l'aide fédérale au trafic diffus et au transport combiné. Le mécanisme est doté de 13,2 millions d'euros par an jusqu'en 2025. D'autres mécanismes d'aide sont en cours d'élaboration. Je poursuivrai les discussions pour un soutien des Régions au report modal en faveur du rail.

06.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je prends acte des moyens d'action envisagés sur le plan national ou international, ce dernier étant crucial en matière de fret. Le transfert modal est nécessaire: outre le fait d'être moins polluant et moins énergivore, le transport par le rail permet de libérer les réseaux routiers des camions. Je vous encourage à poursuivre sur cette voie.

L'incident est clos.

07 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions d'embauche à la SNCB" (55034328C)

07.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Infrabel, la SNCB et HR Rail ont annoncé un recrutement massif pour faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité. En accord avec les syndicats, ils ont élaboré un projet d'accord social qui prévoit l'engagement de 4 187 collaborateurs pour 2023 et 2024. Les employés du rail m'ont interpellé concernant les freins à l'embauche: les accompagnateurs de train doivent être bilingues et de nombreux candidats ne répondent pas aux offres d'emploi de la SNCB en raison d'une connaissance insuffisante du néerlandais.

Dans ce contexte de pénurie de personnel, ne faudrait-il pas prévoir un aménagement pour les candidats qualifiés non bilingues? La SNCB ne pourrait-elle pas proposer une formation linguistique à ses agents? Ceux-ci seraient d'abord affectés à des lignes monolingues avant de travailler dans les deux langues au terme de la formation. Pourquoi ne pas intégrer cette formation linguistique à l'offre de formations permanente au sein de la SNCB?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Le rail est un secteur d'avenir. La SNCB et Infrabel embaucheront annuellement plus de 2 000 collaborateurs au cours des dix prochaines années afin d'entretenir notre réseau et de réaliser les ambitions financées. La majorité des accompagnateurs de train de la SNCB se déplacent dans tout le pays et doivent avoir une connaissance

gebruik van de spoorweginfrastructuur komt in de plaats van de federale steun voor verspreid vervoer en gecombineerd vervoer. Er wordt voor dat mechanisme 13,2 miljoen euro per jaar uitgetrokken tot in 2025. Er wordt gewerkt aan andere steunmechanismen. Ik zal de besprekingen over steun van de gewesten voor de modal shift naar het spoor voortzetten.

06.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik neem nota van de in het vooruitzicht gestelde actiemiddelen op nationaal of internationaal niveau – dat laatste niveau is cruciaal voor het goederenvervoer. De modal shift is een must: het spoorvervoer is niet alleen minder vervuילend en energiezuiniger, het zorgt er ook voor dat er minder vrachtwagens op de weg zijn. Ik moedig u ertoe aan dit spoor verder te volgen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De aanwervingsvoorwaarden bij de NMBS" (55034328C)

07.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Infrabel, de NMBS en HR Rail hebben aangekondigd dat er massaal personeel aangeworven zal worden om van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit te maken. Zij hebben in samenspraak met de vakbonden een ontwerp van sociaal akkoord uitgewerkt dat voor 2023 en 2024 voorziet in de aanwerving van 4.187 medewerkers. De spoormedewerkers hebben mij vragen gesteld over de aspecten die aanwervingen in de weg staan: de treinbegeleiders moeten tweetalig zijn en vele werkzoekenden stellen zich niet kandidaat voor de openstaande betrekkingen bij de NMBS omdat ze het Nederlands onvoldoende beheersen.

Moet er in de context van dit personeelstekort geen regeling getroffen worden voor de gekwalificeerde kandidaten die niet tweetalig zijn? Zou de NMBS haar medewerkers geen taallessen kunnen aanbieden? Deze medewerkers zouden eerst ingezet kunnen worden op de lijnen waarop men slechts één taal moet gebruiken, voordat ze op het eind van de opleiding in beide talen moeten werken. Waarom worden die taallessen niet opgenomen in het aanbod permanente vorming van de NMBS?

07.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het spoor is een sector waar toekomst in zit. De komende tien jaar zullen de NMBS en Infrabel jaarlijks meer dan 2.000 medewerkers aanwerven om ons spoorweginfrastructuur te onderhouden en de gefinancierde ambities waar te maken. De meeste treinbegeleiders van de NMBS reizen door het hele land en moeten voldoende kennis hebben van beide landstalen om

suffisante des deux langues nationales pour fournir un service adéquat, mais aussi éviter les quiproquos et agressions en découlant. Ces accompagnateurs sont également censés pouvoir communiquer avec le personnel d'Infrabel chargé du contrôle du trafic, en particulier dans une situation d'urgence.

S'ils ne sont pas bilingues, les nouveaux employés de la SNCB disposent de cinq ans pour acquérir leur certificat Selor. En outre, le Forem propose des cours ciblés aux potentiels accompagnateurs issus de Wallonie et dont les connaissances linguistiques sont insuffisantes. La SNCB procède de la sorte dans les Régions où le nombre d'inscriptions, mais aussi la connaissance de la seconde langue nationale sont trop faibles.

Une collaboration avec le Forem est actuellement en cours pour le recrutement à Charleroi. Les candidats pouvaient s'inscrire jusqu'au 9 février dernier à cette formation qui commence aujourd'hui et dure six semaines maximum. Quelque 38 candidats ont assisté à une séance d'information à ce sujet.

07.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): La formation en langues constitue un frein pour de nombreux candidats. Compte tenu de l'organisation de formations de ce type au sein de la SNCB, ses services doivent communiquer sur le sujet pour augmenter le nombre de candidats et veiller à les former dans de bonnes conditions. Cela permettra d'atteindre nos objectifs en termes de recrutement.

L'incident est clos.

Président: Jean-Marc Delizée

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 55034368C de Mme Vanpeborgh, 55034381C de M. De Roover et 55034755C de Mme Buyst sont reportées.

08 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rétroviseurs grand-angle pour les bus" (55034440C)

08.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Le 2 février 2022, un livreur à vélo est décédé à Schaarbeek après avoir été heurté par un FlixBus. Ces bus n'ont que deux rétroviseurs latéraux au lieu de quatre. Ce n'est pas contraire à la loi, mais pour éviter les accidents dus à l'angle mort, la plupart des compagnies fournissent des bus munis de quatre rétroviseurs.

Depuis quand les rétroviseurs grand angle ne sont-ils plus obligatoires pour les véhicules des catégories M2 et M3? Quelle est la différence avec les camions? La loi ne devrait-elle pas être modifiée? Le ministre est-il au courant des dernières

un degelijke dienstverlening te bieden, maar ook om misverstanden en agressie te voorkomen. Bovendien moeten ze met de verkeersleiders van Infrabel kunnen communiceren, zeker in een noodsituatie.

Nieuwe NMBS-medewerkers die niet tweetalig zijn, hebben vijf jaar de tijd om hun Selorattest te behalen. Daarnaast biedt Forem gerichte cursussen aan aan potentiële treinbegeleiders uit Wallonië met onvoldoende talenkennis. De NMBS gaat op die manier te werk in de gewesten waar het aantal inschrijvingen, maar ook de kennis van de tweede landstaal, te laag is.

Er wordt momenteel samengewerkt met Forem voor de rekrutering in Charleroi. De kandidaten konden zich inschrijven tot 9 februari jongstleden voor die opleiding, die vandaag begint en ten hoogste zes weken duurt. 38 kandidaten hebben een informatiesessie daarover bijgewoond.

07.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De taallessen vormen voor tal van kandidaten een obstakel. Rekening houdend met de organisatie van dergelijke opleidingen bij de NMBS moeten de diensten van de maatschappij hierover communiceren om meer kandidaten aan te trekken en ze in goede omstandigheden op te leiden. Op die manier kunnen we onze doelstellingen inzake rekrutering bereiken.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55034368C van mevrouw Vanpeborgh, 55034381C van de heer De Roover en 55034755C van mevrouw Buyst worden uitgesteld.

08 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De breedtespiegels bij bussen" (55034440C)

08.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Op 2 februari 2022 kwam in Schaarbeek een fietskoerier om het leven nadat hij was aangereden door een FlixBus. Dergelijke bussen hebben slechts twee zijspiegels in plaats van vier. Dat is niet tegen de wet, maar om dodehoekongevallen te vermijden, voorzien de meeste busmaatschappijen in vier spiegels.

Sinds wanneer zijn breedtespiegels niet meer verplicht voor voertuigen van categorie M2 en M3? Wat is het verschil met vrachtwagens? Moet de wet niet aangepast worden? Is de minister op de hoogte van de nieuwste technologieën om

technologies permettant d'éviter les accidents dus à l'angle mort?

dodehoekongevallen te voorkomen?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Une attention particulière est accordée au problème de l'angle mort dans le plan interfédéral de sécurité routière. Les autobus et les autocars des catégories M2 et M3 doivent être équipés d'au moins deux rétroviseurs extérieurs. La réglementation européenne n'exige pas de rétroviseurs grand-angle pour les véhicules M2 et M3. Un État membre ne peut pas s'opposer à l'approbation d'un véhicule répondant aux normes européennes. C'est pourquoi la réglementation belge a été adaptée à partir du 1^{er} janvier 2020 et les rétroviseurs grand angle sont devenus facultatifs. Pour les camions des catégories N2 et N3, en revanche, les rétroviseurs grand angle sont obligatoires. La différence se situe au niveau de la surface vitrée et de la position du chauffeur. Les chauffeurs d'autocars ont en effet une meilleure visibilité que les chauffeurs de camions.

Depuis le 6 juillet 2022, de nouveaux systèmes de détection des angles morts sont obligatoires sur les nouveaux types de camions appartenant aux catégories M2, M3, N2 et N3. À partir du 7 juillet 2024, cette obligation sera étendue à tous les nouveaux véhicules appartenant à ces catégories. Mes services surveillent de près les progrès techniques. Je ne dispose pas encore de résultats de tests sur des véhicules équipés de systèmes de détection des angles morts.

Les conditions d'établissement et l'accès à la profession des opérateurs de transport de voyageurs sont une compétence régionale, alors que l'aménagement de haltes adaptées aux autocars relève des administrations communales.

08.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): En général, l'Europe est en avance en matière de sécurité routière mais dans le cas présent, l'option la plus sûre est abandonnée au profit d'une autre, moins sûre. Toutefois, l'obligation d'installer un système de détection des angles morts sur les nouveaux véhicules est une bonne nouvelle.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les résultats du baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias" (55034469C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les statistiques de Vias relatives à la sécurité routière" (55034553C)
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives offertes par l'instauration du parquet national pour la sécurité routière" (55034722C)

08.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De dodehoekproblematiek krijgt bijzondere aandacht in het interfederaal plan Verkeersveiligheid. Bussen en autocars van categorie M2 en M3 moeten met minimaal twee zijspiegels worden uitgerust. De Europese regelgeving vereist geen breedtespiegels voor M2- en M3-voertuigen. Een lidstaat kan zich niet verzetten tegen de goedkeuring van een voertuig dat aan de Europese normen voldoet. Daarom werd de Belgische regelgeving vanaf 1 januari 2020 aangepast en zijn breedtespiegels facultatief. Voor N2- en N3-vrachtwagens zijn breedtespiegels wel verplicht. Het verschil zit in het glasoppervlak en de bestuurderspositie. Autocarbestuurders hebben nu eenmaal een beter zicht dan vrachtwagenbestuurders.

Sinds 6 juli 2022 zijn nieuwe dodehoekbewakingssystemen verplicht voor nieuwe types vrachtwagens van de categorieën M2, M3, N2 en N3. Vanaf 7 juli 2024 wordt de verplichting uitgebreid tot alle nieuwe voertuigen van deze categorieën. Mijn diensten houden de technische ontwikkelingen in de gaten. Ik heb nog geen resultaten van tests met voertuigen die met dodehoekwaarschuwingssystemen zijn uitgerust.

De vestigingsvoorwaarden en de toegang tot het beroep van personenvervoerder zijn een regionale bevoegdheid. Voorzien in gepaste haltes voor touringcars is dan weer een gemeentelijke bevoegdheid.

08.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Doorgaans loopt Europa voorop inzake verkeersveiligheid, maar hier moet de veiligere optie wijken voor de minder veilige. Wel goed nieuws is de verplichting van het dodehoekdetectiesysteem voor nieuwe voertuigen.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias" (55034469C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De cijfers van Vias betreffende de verkeersveiligheid" (55034553C)
- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe perspectieven door de oprichting van het nationaal parket voor de

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'enquête de Vias sur la conduite sous l'influence de drogues" (55034818C)
 - Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le gaz hilarant" (55034841C)

verkeersveiligheid" (55034722C)

- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onderzoek van Vias naar rijden onder invloed van drugs" (55034818C)
 - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Lachgas" (55034841C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): En réaction au récent baromètre de la sécurité de Vias, le ministre a déclaré qu'il allait formuler plusieurs propositions concrètes pour éviter de nouveaux drames sur la route.

Peut-il donner davantage de précisions à ce sujet? Qu'en est-il de la révision du Code de la route? Où en est le permis à points? Le plan d'action fédéral de sécurité routière 2021-2025 comprend 32 mesures de promotion de la sécurité routière. Où en est-on pour chaque mesure?

09.02 Laurence Zanchetta (PS): Le 23 juillet 2022, le gouvernement adoptait la création d'un nouveau parquet pour la sécurité routière, destiné à uniformiser le suivi des amendes routières et à décharger le travail des postes de police.

Parallèlement, ont été entérinés un nombre de contrôles accru et la diminution des quotas et des marges de tolérance, ce qui accroîtrait les capacités de contrôler la vitesse et d'identifier les excès.

En tant que ministre de la Mobilité, vous avez contribué à la mise en place de ce quinzième parquet. Qu'en ressort-il? Son efficacité a-t-elle été évaluée? Dans quelle mesure son travail a-t-il permis de renforcer nos capacités de garantir la sécurité routière? Y a-t-il eu concertation avec vos collègues du gouvernement et des entités fédérées?

Où en sont les mesures envisagées suite à l'instauration de ce parquet et, plus particulièrement, l'augmentation des contrôles et la diminution des quotas et des marges de tolérance?

Par ailleurs, selon Vias, le nombre annuel d'infractions pour cause de drogues a augmenté de 10 000 en dix ans, ce qui démontre le succès des psychotropes au volant, surtout chez les moins de 34 ans.

La tolérance zéro rencontre de nouveaux défis, dont l'utilisation croissante chez les jeunes de protoxyde d'azote, difficilement décelable avec les outils actuels.

Vias recommande plusieurs actions de sensibilisation et de prévention, mais aussi des

09.01 Wouter Raskin (N-VA): In een reactie op de recente veiligheidsbarometer van Vias zei de minister dat hij verkeerstragedies in de toekomst wil vermijden door een aantal concrete voorstellen te doen.

Kan hij daarover meer kwijt? Hoe staat het met de herziening van de Wegcode? Wat met het puntenrijbewijs? Het federaal actieplan Verkeersveiligheid 2021-2025 bevat 32 maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Wat is de stand van zaken per maatregel?

09.02 Laurence Zanchetta (PS): Op 23 juli 2022 heeft de regering de oprichting goedgekeurd van een nieuw parket voor de verkeersveiligheid, dat de opvolging van de verkeersboetes moet standaardiseren en de werklast van de politiebureaus moet verlichten.

Tegelijkertijd werd er overeengekomen om het aantal controles te verhogen en de quota en tolerantie marges te verlagen, waardoor de capaciteit om snelheidsovertredingen te controleren en uitwassen op te sporen vergroot wordt.

Als minister van Mobiliteit was u betrokken bij de oprichting van dat vijftiende parket. Welke balans kunt u ervan opmaken? Werd de doeltreffendheid ervan geëvalueerd en in welke mate heeft het onze capaciteit om de verkeersveiligheid te garanderen versterkt? Werd er met uw ambtgenoten in de regering en met de deelgebieden overleg gepleegd?

Hoe staat het met de maatregelen die er naar aanleiding van de oprichting van dat parket overwogen werden, met name de verhoging van de controles en de verlaging van de quota en de tolerantie marges?

Voorts is volgens Vias het jaarlijks aantal drugsgesrelateerde inbreuken in tien jaar tijd met 10.000 toegenomen, waaruit blijkt dat steeds meer bestuurders, vooral jongeren onder de 34 jaar, onder invloed van drugs achter het stuur kruipen.

De nultolerantie botst op nieuwe uitdagingen, zoals het toenemend gebruik van lachgas onder de jongeren, dat met de huidige middelen moeilijk op te sporen is.

Vias formuleert verschillende aanbevelingen met betrekking tot sensibiliserings-

mesures alternatives – que mon groupe soutient – pour lutter contre l'alcool au volant.

en preventieacties, maar ook met betrekking tot alternatieve maatregelen – waar mijn fractie achter staat – om rijden onder invloed van alcohol tegen te gaan.

Que pensez-vous du rapport et de ses recommandations, notamment le dépistage et les mesures alternatives? Avez-vous consulté vos homologues des entités fédérées pour mener une lutte cohérente contre la conduite sous psychotropes?

Wat is uw standpunt over het rapport en de aanbevelingen, met name over de screening de alternatieve maatregelen? Hebt u uw ambtgenoten van de deelgebieden geraadpleegd om rijden onder invloed van psychotrope stoffen op een coherente manier te bestrijden?

09.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Les Pays-Bas ont instauré une interdiction du protoxyde d'azote à partir du 1^{er} janvier 2023. À partir de cette date, le protoxyde d'azote a été inclus dans la loi sur les stupéfiants et son utilisation, son transport et son trafic sont interdits, à l'exception de l'usage professionnel. Le problème du protoxyde d'azote au volant semble être très important dans notre pays également, en particulier chez les jeunes conducteurs. Son utilisation peut entraîner une sensation d'hébétéude, qui a naturellement une incidence sur le comportement au volant. Il ne peut pas être détecté par un test. Ne serait-il pas préférable de traiter la question de l'utilisation du protoxyde d'azote au volant au niveau national plutôt que par le biais de SAC?

09.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Nederland voerde vanaf 1 januari 2023 een verbod op lachgas in. Vanaf die dag werd lachgas opgenomen in de zogenaamde Opiumwet en is het gebruik, vervoer en verhandelen ervan verboden, met een uitzondering voor professioneel gebruik. Het probleem van lachgas achter het stuur blijkt ook in ons land zeer groot, vooral bij jonge bestuurders. Het gebruik ervan kan leiden tot een versuft gevoel, wat natuurlijk een impact heeft op het rijgedrag. Het valt niet te detecteren via een test. Zou het gebruik van lachgas achter het stuur niet beter nationaal worden aangepakt dan via GAS-boetes?

09.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La sécurité routière fait l'objet de nombreuses propositions et de nombreuses initiatives. Les dernières statistiques publiées par l'institut Vias sont en effet préoccupantes, en particulier pour les usagers actifs de la route qui sont victimes d'accidents. Depuis mon entrée en fonction, j'ai collaboré étroitement avec l'ensemble de mes collègues fédéraux et régionaux compétents pour renforcer la sécurité routière. J'ai élaboré, en concertation avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur, un plan fédéral de sécurité routière comprenant 32 mesures basées sur les recommandations de la Commission Fédérale Sécurité Routière et sur une consultation publique. Nous avons notamment amélioré l'enregistrement et l'analyse des accidents impliquant des piétons et des cyclistes afin de mieux pouvoir déterminer les causes. L'enregistrement des données relatives aux accidents de roulage impliquant des *speed pedelecs* gagnera désormais en précision.

09.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er zijn veel voorstellen en er lopen heel wat initiatieven rond verkeersveiligheid. De laatste cijfers van het Vias institute zijn inderdaad zorgwekkend, zeker voor actieve weggebruikers als slachtoffer. Sinds mijn aantreden heb ik nauw samengewerkt met al mijn bevoegde federale en regionale collega's met het oog op meer verkeersveiligheid. Met de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken ontwikkelde ik een federaal plan Verkeersveiligheid met 32 maatregelen op basis van de aanbevelingen van de federale commissie voor de verkeersveiligheid en van een openbare raadpleging. We hebben onder andere de registratie en analyse van ongevallen waarbij voetgangers en fietsers zijn betrokken, verbeterd om de oorzaken beter te kunnen vaststellen. De registratie van ongevalgegevens met speedpedelecs zal voortaan nauwkeuriger kunnen gebeuren.

Nous avons veillé à la participation des associations d'usagers concernées par le biais de la Commission Fédérale Sécurité Routière. Pour ce faire, nous avons réalisé une enquête et effectué une étude sur les accidents impliquant des usagers de la route actifs ou vulnérables et nous avons discuté avec les associations des points d'action possibles. Ainsi, Vias a déjà présenté en ligne le dashboard accidents de la route et les briefings au sujet de l'incidence des

We hebben relevante gebruikersverenigingen betrokken via de federale commissie voor verkeersveiligheid aan de hand van een enquête en een studie over ongevallen met actieve of kwetsbare weggebruikers en we hebben met hen mogelijke actiepunten besproken. Zo presenteerde Vias al het online dashboard verkeersongevallen en de briefings over de impact van SUV's op de verkeersveiligheid en over dodehoekongevallen.

SUV sur la sécurité routière et des accidents dus à l'angle mort. Vias nous a également présenté le plan Be Cyclist.

Nous travaillons sur le degré des peines pour un danger provoqué, surtout à l'égard des usagers vulnérables. Vias réalise actuellement une étude préparatoire à ce sujet. Les membres de la Commission Fédérale Sécurité Routière y seront certainement associés.

(En français) La création du parquet national pour la sécurité routière fait partie du Plan fédéral de sécurité routière. Elle vise à réagir à la forte augmentation de dossiers et à soulager les autres parquets. Il permettra de supprimer les marges de tolérance et d'augmenter les poursuites.

Sa création est liée aux initiatives citées et reprises dans le Plan d'action. La désignation de Mme Coninx va concrétiser cela. Je compte la rencontrer prochainement.

(En néerlandais) Avec les ministres régionaux compétents en matière de sécurité routière, j'ai mis sur pied un plan interfédéral de sécurité routière. Nous avons déjà pris un certain nombre de mesures dans ce domaine, à savoir de nouvelles règles pour les trottinettes électriques – telles que l'interdiction aux personnes de moins de 16 ans, l'interdiction de rouler à deux et de rouler sur les trottoirs –, de nouvelles actions visant à encourager l'utilisation des vélos et vélomobiles ainsi que l'instauration du concept de chaussée à voie centrale. Un groupe de travail étudie actuellement la manière dont les traversées cyclables et les marquages pour les cyclistes peuvent être standardisés en toute sécurité. Avec mes collègues régionaux, je planche également sur la modernisation et la simplification du Code de la route. Dans ce cadre, nous travaillons à l'élaboration d'un texte fédéral et de trois textes régionaux qui seront soumis en même temps au Conseil d'État, afin que celui-ci puisse également se prononcer d'emblée sur les compétences respectives.

À l'échelon fédéral, nous nous appliquons, en outre, à renforcer la lutte contre la récidive et à en améliorer l'efficacité. Nous avons commencé par réaliser une analyse comparative afin de distiller les meilleurs aspects d'un permis à points à la belge. Sur cette base, les ministres de l'Intérieur et de la Justice et moi-même avons proposé un texte. En novembre 2022, le Conseil des ministres restreint s'est penché une première fois sur ce texte, mais nous devons encore y ajouter quelques précisions concernant les

Vias stelde ons ook het plan Be Cyclist voor.

We werken aan de ernstgraad voor uitgelokt gevaar, vooral tegenover kwetsbare weggebruikers. Vias is ter zake bezig met een voorbereidende studie. De leden van de federale commissie voor verkeersveiligheid krijgen daarbij zeker de nodige inspraak.

(Frans) De oprichting van het nationaal parket voor de verkeersveiligheid maakt deel uit van het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid. Het is de bedoeling om op die manier het hoofd te bieden aan de sterke stijging van het aantal dossiers en om de andere parketten te ontlasten. Hierdoor zal het mogelijk worden om komaf te maken met de tolerantie marges en het aantal vervolgingen te doen stijgen.

De oprichting van dat parket houdt verband met de in het actieplan vermelde en opgenomen initiatieven. Met de aanstelling van mevrouw Coninx zal er hieraan een concrete invulling gegeven worden. Ik ben van plan om haar binnenkort te ontmoeten.

(Nederlands) Met de regionale ministers die bevoegd zijn voor verkeersveiligheid heb ik een interfederaal plan Verkeersveiligheid op poten gezet. We hebben in dit verband al een aantal maatregelen genomen: nieuwe regels voor e-steps zoals een minimumleeftijd van 16 jaar en een verbod om met zijn tweeën en op trottoirs te rijden, nieuwe maatregelen om het gebruik van velomobielen en fietsen te stimuleren en het concept van de middenrijbaan. Een werkgroep bekijkt nu hoe fietsoversteekplaatsen en markeringen voor fietsers veilig kunnen worden gestandaardiseerd. Daarnaast werk ik met mijn regionale collega's aan de modernisering en de vereenvoudiging van de Wegcode. We stellen daartoe een federale en drie regionale teksten op die tegelijkertijd aan de Raad van State zullen worden voorgelegd, zodat de Raad zich meteen ook kan uitspreken over de respectievelijke bevoegdheden.

Federaal werken we bovendien aan een effectievere en strengere bestrijding van recidive. Wij hebben eerst een benchmarkstudie gedaan om daaruit de beste aspecten te kunnen distilleren voor een rijbewijs met punten naar Belgisch model. Op basis daarvan heb ik samen met de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie een voorstel uitgewerkt. In november 2022 heeft het kernkabinet dit een eerste keer besproken, maar in de wetteksten moeten nog wat meer preciseringen worden

infractions liées au permis à points.

Une deuxième version du texte est presque prête pour un deuxième cycle de négociations. Le permis à points n'est cependant pas une fin en soi. Nous avons également besoin d'amendes plus proportionnelles aux excès de vitesse. Nous devons également rendre les environnements scolaires plus sûrs et je souhaite agir davantage contre la consommation de drogues au volant. C'est pourquoi je soumettrai au gouvernement une interdiction de la vente de protoxyde d'azote, avec des exceptions claires pour l'usage professionnel. Le ministre de la Justice et moi-même souhaitons réintroduire des tests systématiques après chaque accident, même s'il n'y a pas eu de blessés. Une directive est déjà prête à cet égard.

(En français) Je veux sanctionner par une amende ou une déchéance du permis de conduire quiconque, conducteur ou passager, fait sur les réseaux sociaux l'apologie de la vitesse ou d'une conduite mettant en danger les usagers de la route.

La Commission européenne propose une tolérance zéro pour les conducteurs sous l'emprise de l'alcool dans les deux ans de l'obtention du permis. Ceci améliorerait la sécurité et sauverait des vies, notamment des jeunes. Il ne faut pas pointer un groupe mais plutôt le fait de conduire sous influence.

Malgré ses efforts, notre pays obtient de mauvais résultats. Il faut tout faire pour protéger les usagers actifs qui ne sont pas à la source de l'insécurité routière. Je continuerai à faire des propositions améliorant la sécurité mais les responsables politiques à tous les niveaux ne doivent plus invoquer des prétextes pour ne pas agir. Il faut maintenant des décisions politiques.

09.05 Wouter Raskin (N-VA): Le ministre fait l'amalgame de plusieurs bonnes intentions et de mesures déjà prises, mais en ce qui concerne les grands chantiers prévus dans l'accord de gouvernement, aucune action tangible n'est encore à constater. Je pense par exemple au recours à des caméras intelligentes pour détecter l'utilisation du GSM au volant, au permis à points et à la modernisation de notre Code de la route, désespérément obsolète. Aucun résultat n'est enregistré dans ces domaines, comme le montrent d'ailleurs les statistiques récentes de l'institut Vias.

09.06 Laurence Zanchetta (PS): Nous partageons votre volonté et avons déposé un texte contre l'apologie de la vitesse.

toegevoegd over de overtredingen in het kader van het rijbewijs met punten.

Een tweede versie van de tekst is bijna klaar met het oog op een tweede onderhandelingsronde. Het rijbewijs met punten is wel geen doel op zich. Er moeten daarnaast ook boetes komen die meer in verhouding staan tot de hoogte van de overdreven snelheid. We moeten ook de schoolomgevingen veiliger maken en ik wil meer doen tegen druggebruik achter het stuur. Ik zal daarom een verbod op de verkoop van lachgas aan de regering voorleggen, met duidelijke uitzonderingen voor professioneel gebruik. De minister van Justitie en ikzelf willen opnieuw systematisch testen invoeren na elk ongeval, zelfs als er geen gewonden zijn gevallen. Er is reeds een richtlijn klaar in dit verband.

(Frans) Al wie, bestuurder of passagier, op sociale media hardrijden of rijgedrag dat weggebruikers in gevaar brengt verheerlijkt, moet wat mij betreft een boete of een verval van het recht tot sturen opgelegd worden.

De Europese Commissie stelt een nultolerantie voor voor dronken bestuurders binnen twee jaar na het behalen van het rijbewijs. Die maatregel zou de veiligheid ten goede komen en levens redden, vooral van jongeren. Het is niet de bedoeling dat we één bepaalde groep in het vizier nemen, maar wel het rijden onder invloed *as such*.

Ondanks de inspanningen laat ons land slechte resultaten optekenen. We moeten alles in het werk stellen om de actieve weggebruikers die niet de oorzaak zijn van de onveiligheid op de weg te beschermen. Ik zal voorstellen blijven doen om de veiligheid te verbeteren, maar beleidsmakers op alle niveaus mogen geen voorwendselen meer aanvoeren om niet te handelen. Het is tijd voor politieke beslissingen.

09.05 Wouter Raskin (N-VA): De minister gooit een aantal goede intenties en reeds genomen maatregelen op een hoopje, maar bij de grote werven uit het regeerakkoord blijft het wel louter bij woorden. Ik verwijs dan naar het handhaven van het smartphonegebruik achter het stuur met behulp van slimme camera's, het rijbewijs met punten en de modernisering van onze hopeloos verouderde Wegcode. Er worden op die vlakken geen resultaten geboekt, zoals trouwens wordt aangetoond door recente cijfers van Vias institute.

09.06 Laurence Zanchetta (PS): Wij delen uw streven en hebben een tekst ingediend die de verheerlijking van hardrijden tegengaat.

09.07 Marianne Verhaert (Open Vld): J'espère qu'en commission, nous pourrions nous attarder sur les 32 mesures que le gouvernement prendra et que nous nous inspirerons de l'exemple néerlandais pour instaurer rapidement une interdiction du gaz hilarant au niveau national.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de travail déplorable à la SNCB" (55034551C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conditions de travail du personnel de la SNCB et les installations sanitaires" (55034666C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'indisponibilité des toilettes dans les trains" (55034839C)

10.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Une quinzaine d'employés de la SNCB ont envoyé une lettre anonyme à la VRT pour dénoncer les conditions déplorable dans lesquelles ils travaillent. La lettre est remplie de toutes sortes d'exemples de conditions de travail insalubres et de folie administrative. L'un des éléments les plus frappants de la lettre est la plainte selon laquelle, en raison du manque de rames, il n'y a pas de temps pour vider les toilettes des trains, de sorte que les trains doivent continuer à circuler avec des toilettes qui débordent. Cette situation affecte non seulement les passagers, mais aussi le personnel.

Est-il exact qu'il s'agit d'un problème structurel? À quelle fréquence les toilettes des trains sont-elles vidées et à quelle fréquence est-ce nécessaire en moyenne? À quelle fréquence les toilettes des trains sont-elles indisponibles? Sont-elles plus souvent indisponibles qu'auparavant? Quelle en est la raison? Comment ce problème sera-t-il résolu?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il est évident que tout le monde doit avoir accès à une toilette à bord des trains. L'accès à des sanitaires à bord des trains est garanti par des procédures qui doivent être suivies à la lettre. Les trains ainsi que leurs sanitaires sont nettoyés quotidiennement. Le type de nettoyage dépend du programme de nettoyage, de la durée de l'arrêt et de l'équipement disponible dans le faisceau où le train est garé. Certains trains qui font l'objet d'un usage intensif sont également nettoyés par les équipes de B-Clean pendant les trajets. Lors de son premier départ du faisceau le matin, tout train doit disposer d'au moins une toilette opérationnelle. Les bacs de recueil des eaux noires sont vidés et nettoyés tous les trois jours en moyenne.

09.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik hoop dat we in de commissie dieper zullen kunnen ingaan op de 32 maatregelen die de regering zal nemen en dat er naar Nederlands voorbeeld snel een nationaal verbod op lachgas komt.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Erbarmelijke werkomstandigheden bij de NMBS" (55034551C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werkomstandigheden van het NMBS-personeel en de sanitaire voorzieningen" (55034666C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onbeschikbaarheid van treintoiletten" (55034839C)

10.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Een vijftiental werknemers van de NMBS stuurde een anonieme brief naar de VRT over de erbarmelijke omstandigheden waarin ze moeten werken. De brief staat bol van allerlei staaltjes van onhygiënische werkomstandigheden en administratieve waanzin. Een van de opvallendste zaken in de brief is de klacht dat er door het tekort aan treinstellen geen tijd is om de toiletten van de treinen te ledigen, waardoor treinen met overvolle toiletten moeten blijven rondrijden. Daar hebben niet alleen de reizigers last van, maar uiteraard ook het personeel.

Klopt het dat dit een structureel probleem is? Hoe vaak worden de treintoiletten geledigd en hoe vaak is dit gemiddeld nodig? Hoe vaak zijn treintoiletten onbeschikbaar? Gebeurt dat vaker dan vroeger? Wat is daarvan de reden? Hoe zal dit worden verholpen?

10.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het is evident dat iedereen op de trein toegang moet hebben tot een toilet. De toegang tot de sanitaire voorzieningen in treinen wordt gegarandeerd door procedures die nauwgezet gevolgd moeten worden. De treinen, inclusief het sanitair, worden dagelijks gepoetst. Het type schoonmaak hangt af van het schoonmaakprogramma, de duur van de stilstand en de aanwezige uitrusting in de bundel waar de trein gestald wordt. Sommige intensief gebruikte treinen worden ook tijdens het rijden schoongemaakt door teams van B-Clean. Elke samenstelling moet bij het eerste vertrek 's ochtends uit de bundel ten minste één werkend toilet hebben. De opvangbakken van de toiletten worden gemiddeld om de drie dagen geleegd en gespoeld.

La SNCB met tout en œuvre pour améliorer, année après année, la disponibilité et le confort de son matériel roulant. L'arrivée du nouveau matériel M7 permet à la SNCB de mettre progressivement hors service son matériel roulant plus ancien. Le nouveau matériel est équipé de télémétrie, de sorte qu'il est également possible d'anticiper les problèmes de toilettes et de réduire le nombre de toilettes indisponibles.

10.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Nous nous inquiétons des conditions de travail du personnel et du confort des voyageurs. Les toilettes ne doivent pas être disponibles uniquement le matin, mais toute la journée. Entre-temps, il convient d'indiquer clairement quand les toilettes sont indisponibles, mais il ne semble même pas possible, à l'heure actuelle, de mettre en œuvre une telle mesure.

L'incident est clos.

11 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La poursuite de l'enquête sur l'extension de la ligne de transport de marchandises Gand-Terneuzen" (55034565C)

11.01 Pieter De Spiegeleer (VB): En collaboration avec Prorail et North Sea Port, Infrabel lancera en 2023 une étude de suivi dans le cadre du développement ferroviaire transfrontalier dans la zone portuaire de Gand-Terneuzen et aux alentours.

Quels sont les projets concrets? Est-il déjà tenu compte de l'utilisation de l'infrastructure pour le transport de passagers?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Au cours de la période 2017-2020, North Sea Port, la province néerlandaise de Zélande et la commune de Terneuzen ont réalisé onze études en la matière. Elles ont permis d'obtenir un aperçu de tous les points névralgiques du réseau ferroviaire, ainsi que de la faisabilité, y compris sur le plan technique, des solutions les plus logiques. Une analyse axée sur la capacité et les possibilités de transport a notamment été réalisée.

L'idée de base est d'aménager une ligne de transport de marchandises, mais dans la phase d'étude suivante, à savoir celle de l'enquête d'exploration, il sera tenu compte de la possibilité d'y organiser le transport de passagers à l'avenir. Il faudra notamment que le gabarit, la vitesse permise par la conception de la ligne et les rayons des courbes soient adaptés aux trains de voyageurs.

11.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Afin de permettre le transport de passagers, les contraintes techniques doivent être réduites à zéro. Dix organismes et autorités publiques ont signé la déclaration

De NMBS stelt alles in het werk om de beschikbaarheid en het comfort van haar rollend materieel jaar na jaar te verhogen. Door de komst van het nieuwe M7-materieel kan de NMBS haar oudere materieel geleidelijk buiten dienst stellen. Het nieuwe materieel is uitgerust met telemetrie, waardoor ook voor toiletten op problemen geanticipeerd kan worden zodat men het aantal onbeschikbare toiletten kan terugdringen.

10.03 Marianne Verhaert (Open Vld): We zijn bezorgd over de werkomstandigheden van het personeel en het comfort van de reizigers. Toiletten moeten niet alleen 's ochtends, maar de hele dag beschikbaar zijn. Ondertussen moet het duidelijk worden aangegeven wanneer toiletten onbeschikbaar zijn, maar zelfs dat lijkt momenteel niet te lukken.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verdere onderzoek naar de uitbreiding van het goederenspoor Gent-Terneuzen" (55034565C)

11.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Samen met Prorail en North Sea Port start Infrabel in 2023 een vervolgonderzoek in het kader van de grensoverschrijdende spoorontwikkeling in en om het havengebied Gent-Terneuzen.

Wat ligt er concreet op tafel? Wordt er al rekening gehouden met het gebruik van de infrastructuur voor reizigersvervoer?

11.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): In de periode 2017-2020 hebben North Sea Port, de Nederlandse provincie Zeeland en de gemeente Terneuzen ter zake elf studies uitgevoerd. Daarmee is er zicht op alle knelpunten in het spoornetwerk, alsook op de haalbaarheid en de technische uitvoerbaarheid van de meest logische oplossingen. Er werd onder meer een vervoers- en capaciteitsanalyse uitgevoerd.

Het uitgangspunt is de aanleg van een goederenspoorlijn, maar er wordt in de komende studiefase – de verkenningsonderzoeksfase – rekening gehouden met de mogelijkheid dat er daar in de toekomst reizigersvervoer kan plaatsvinden. Onder meer het vrijruimteprofiel, de ontwerpssnelheid en de bochtstralen moeten geschikt zijn voor reizigerstreinen.

11.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Om reizigersvervoer mogelijk te maken moeten de technische beperkingen naar nul gebracht worden. Tien instanties en overheden hebben de

d'intention. Il est donc clairement question d'une certaine ambition, mais plus les signataires sont nombreux, plus il faut de concertation et de coopération et plus il faut craindre qu'on s'en servira comme excuse en cas d'échec éventuel ou de retard dans les travaux.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Louvain-la-Neuve" (55034622C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Louvain-la-Neuve" (55034865C)

12.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): À la gare de Louvain-la-Neuve, des travaux sont en cours pour allonger les quais. Les quais actuels peuvent accueillir trois rames Desiro. Le service RER est en attente. Les motivations avancées pour la prolongation sont l'accueil de trains plus longs et l'accès des piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) entre le parking et les quais.

Quel est le timing et le budget du chantier? Quelle est la capacité attendue des trains plus longs? Pourquoi les rames Desiro et les futurs trains IC à double étage ne suffisent-ils pas? Comment la SNCB compte-t-elle assurer l'intermodalité et l'accessibilité PMR au départ des quais?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Nous investissons 1,8 milliard d'euros dans la modernisation des gares, avec des objectifs d'accessibilité, de sobriété et d'accueil. Infrabel m'informe que les travaux de la gare de Louvain-la-Neuve devraient être terminés fin août 2023.

Avant novembre 2022, cette gare avait quatre trains par heure en heures de pointe et trois en heures creuses. Durant les travaux, il n'y en a que trois, mais les horaires ont été organisés pour maintenir les correspondances. La SNCB et Infrabel étudient la possibilité d'augmenter l'offre à quatre trains S par heure vers Bruxelles, pour réaliser les ambitions du contrat de service public. Les travaux montrent que Louvain-la-Neuve est une priorité de mobilité multimodale. La gare a trois accès aux quais, dont un avec ascenseur. Un quatrième accès sera disponible depuis le parking, après la finalisation des travaux.

intentieverklaring ondertekend. Er is dus duidelijk sprake van enige ambitie, maar hoe meer ondertekenaars er zijn, hoe meer overleg en samenwerking er nodig zijn en hoe groter de vrees wordt dat men zich bij een eventueel falen of een vertraging van de werken daarachter zal verschuilen.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De werken in het station Louvain-la-Neuve" (55034622C)

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De werken in het station Louvain-la-Neuve" (55034865C)

12.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): In het station Louvain-la-Neuve worden er werken uitgevoerd om de perrons te verlengen. De huidige perrons bieden ruimte voor drie Desirostellen. De inwerkingstelling van het GEN laat nog op zich wachten. De aangevoerde argumenten voor de perronverlenging zijn de benodigde ruimte voor langere treinen en de toegang voor de voetgangers en personen met beperkte mobiliteit (PBM) tussen de parking en de perrons.

Wat is het tijdpad van de werken en welk budget werd ervoor uitgetrokken? Wat is de verwachte capaciteit van de langere treinen? Waarom volstaan de Desirostellen en de toekomstige IC-dubbeldekstreinen niet? Hoe zal de NMBS het intermodale vervoer en de toegang voor PBM's vanaf de perrons verzekeren?

12.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): We investeren 1,8 miljard euro in de modernisering van de stations, met doelstellingen inzake toegankelijkheid, spaarzaam gebruik van de middelen en onthaal. Infrabel deelt mij mee dat de werken in het station Louvain-la-Neuve tegen eind augustus 2023 klaar zouden moeten zijn.

Vóór november 2022 kon men in dat station vier treinen per uur in de piekuren nemen en drie in de daluren. Tijdens de werken zijn dat er slechts drie, maar de dienstregeling werd zo opgezet dat de aansluitingen behouden werden. De NMBS en Infrabel buigen zich over de mogelijkheid om het aanbod te verhogen tot vier S-treinen per uur naar Brussel, teneinde de doelstellingen van het openbardienstcontract te verwezenlijken. De werken maken duidelijk dat Louvain-la-Neuve een prioriteit is op het stuk van de multimodale mobiliteit. Het station beschikt over drie toegangen tot de perrons, waaronder een met een lift. Na de voltooiing van de werken zal men de perrons via een vierde toegang kunnen bereiken vanuit de parking.

Le parking est équipé d'ascenseurs. Les parkings vélos permettent d'assurer la connexion vélo-train. Un nouveau parking vélo sera mis en service cette année. Des contacts sont en cours avec TEC pour renforcer l'intermodalité.

Er zijn ook liften in de parking. De combinatie fiets+trein wordt gefaciliteerd dankzij de fietsenstallingen. Dit jaar nog wordt er een nieuwe fietsenstalling in gebruik genomen. Er zijn contacten met de TEC om de intermodaliteit te verbeteren.

12.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je m'interroge sur l'opportunité de l'allongement des quais. Afin que les investissements réalisés soient performants, il faudra mesurer si l'augmentation de l'offre répond aux besoins des usagers.

12.03 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Ik vraag me af of de verlenging van de perrons wel opportuun is. Het geïnvesteerde geld moet nuttig besteed worden, en men zal dan ook moeten nagaan of de uitbreiding van het aanbod ook aan de behoeften van de reizigers beantwoordt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le test réalisé par la locomotive hybride en Belgique" (55034636C)

13 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De testrit met de hybridelocomotief in België" (55034636C)

13.01 Pieter De Spiegeleer (VB): En 2021, l'entreprise Nexrail, spécialisée dans le leasing de locomotives, a acheté 50 locomotives hybrides, initialement destinées aux marchés luxembourgeois, français et belge. À partir de 2025, elles devraient également être adaptées au marché allemand et être ainsi capables de couvrir une vaste région située au cœur de l'Europe. Les premiers exemplaires devraient être livrés aux clients dès 2024. Quand le ministre estime-t-il que l'homologation et les tâches administratives y afférentes seront achevées?

13.01 Pieter De Spiegeleer (VB): In 2021 kocht het bedrijf Nexrail, gespecialiseerd in de leasing van locomotieven, 50 hybride locomotieven, aanvankelijk bestemd voor de Luxemburgse, Franse en Belgische markt. Vanaf 2025 zouden deze ook geschikt worden gemaakt voor de Duitse markt om daarmee een omvangrijke regio in de kern van Europa te kunnen bestrijken. Vanaf 2024 zouden de eerste exemplaren al geleverd worden aan klanten. Wanneer verwacht de minister dat de homologatie en de bijhorende administratie afgerond zullen zijn?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Infrabel n'a pas encore adopté de position officielle, mais elle ne doute nullement de l'intérêt des locomotives hybrides et elle encourage activement les technologies écologiques. L'homologation relève cependant de la compétence de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) et de l'Autorité Nationale de Sécurité (NSA).

13.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Infrabel heeft alsnog geen officieel standpunt ingenomen, maar heeft zeker geen twijfels over hybride locomotieven en moedigt milieuvriendelijke technologieën ook actief aan. De bevoegdheid voor een dergelijke homologatie ligt echter bij de European Railway Agency (ERA) en de National Safety Authority (NSA).

Pour plus d'informations, je renvoie M. De Spiegeleer à la ministre De Sutter, compétente pour le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF).

Ik verwijz de heer De Spiegeleer voor meer informatie door naar minister De Sutter, bevoegd voor de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS).

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les menaces et la violence envers le personnel des chemins de fer" (55034651C)**
- **Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité à laquelle sont confrontés les accompagnateurs de trains" (55034749C)**

14 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Bedreigingen en geweld ten aanzien van het spoorpersoneel" (55034651C)**
- **Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveilige situaties waaraan de treinbegeleiders het hoofd moeten bieden" (55034749C)**

14.01 Chanelle Bonaventure (PS): Le 14 février, deux agressions ont visé des accompagnateurs de

14.01 Chanelle Bonaventure (PS): Na twee gevallen van agressie tegen treinbegeleiders op

train, ce qui a provoqué une grève ponctuelle des accompagnateurs du dépôt de Bruxelles-Midi. Ces actes violents se multiplient.

Avez-vous obtenu de la SNCB des précisions sur ces agressions? Quel a été le résultat du travail de conciliation des syndicats? Les mesures que vous avez annoncées pour renforcer la sécurité étaient-elles effectives le 14 février? Depuis leur entrée en vigueur, a-t-on constaté des améliorations? Quand verra-t-on les effets des mesures à plus long terme comme les recrutements annoncés pour Securail?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Tout acte d'agression est inacceptable. À chaque fois, outre le soutien du personnel concerné, il y aura des poursuites judiciaires avec constitution de partie civile par la SNCB. L'incident de Braine-le-Comte est né d'un litige opposant un accompagnateur de train à une jeune fille dont le titre de transport n'était pas valable. À Anvers-Central, une personne consommant du cannabis sur le quai a craché au visage de l'accompagnateur qui s'adressait à elle.

Une conciliation avec les syndicats a abouti à une mise au point au sujet des recrutements. Pour ce qui est de la réponse politique, j'ai détaillé les mesures structurelles lors de notre réunion du 15 février. Il s'agit par exemple du recrutement d'agents Securail.

Les 100 recrutements prévus ont été portés à 150 pour cette année. La combinaison des mesures et la coopération des services permettra d'endiguer le fléau des agressions envers le personnel ferroviaire. Réduire ces agressions conduira à plus de sécurité pour les voyageurs et à une ponctualité plus grande.

14.03 Chanelle Bonaventure (PS): Je me réjouis d'entendre que la conciliation a porté ses fruits. Je serai attentive au recrutement effectif des 150 agents annoncés.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55034710C de M. Troosters, les questions jointes n°s 55034711C de M. Troosters et 55034834C de Mme Verhaert et la question n° 55034722C de Mme Zanchetta sont reportées.

15 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau mandat

14 februari hebben de treinbegeleiders van het depot Brussel-Zuid spontaan het werk neergelegd. Het aantal gewelddaden neemt toe.

Hebt u van de NMBS meer uitleg gekregen over die gevallen van agressie? Wat was het resultaat van de bemiddeling door de vakbonden? Waren de maatregelen die u aangekondigd hebt om de veiligheid te verhogen op 14 februari al geïmplementeerd? Werd er een verbetering van de situatie vastgesteld sinds de concrete invoering van de maatregelen? Wanneer zal het effect van de langeretermijnmaatregelen, zoals de in het vooruitzicht gestelde aanwervingen bij Securail, merkbaar zijn?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Elke daad van agressie is onaanvaardbaar. Bij elk incident zullen de betrokken personeelsleden ondersteund worden en zal er een gerechtelijke vervolging ingeleid worden waarbij de NMBS zich burgerlijke partij zal stellen. Het incident in 's Gravenbrakel werd veroorzaakt door een geschil tussen een treinbegeleider en een jong meisje dat geen geldig vervoerbewijs had. In Antwerpen-Centraal heeft een cannabisgebruiker op het perron in het gezicht van de treinbegeleider die hem aansprak gespuwd.

Een verzoeningsronde met de vakbonden heeft geleid tot een verduidelijking inzake de aanwervingen. Wat de politieke reactie betreft, heb ik tijdens onze vergadering van 15 februari de structurele maatregelen toegelicht. Die omvatten onder meer de aanwerving van Securailagenten.

De 100 geplande rekruteringen werden opgetrokken tot 150 voor dit jaar. De combinatie van de maatregelen en de samenwerking tussen de diensten zullen het mogelijk maken om de plaag van agressie tegen het spoorwegpersoneel in te dammen, wat de veiligheid van de reizigers zal vergroten en de stiptheid ten goede zal komen.

14.03 Chanelle Bonaventure (PS): Ik ben blij dat de verzoeningsvergaderingen met de vakbonden resultaten hebben opgeleverd. Ik zal alert zijn op de effectieve rekrutering van de aangekondigde 150 nieuwe medewerkers.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55034710C van de heer Troosters, de samengevoegde vragen nrs. 55034711C van de heer Troosters en 55034834C van mevrouw Verhaert en vraag nr. 55034722C van mevrouw Zanchetta worden uitgesteld.

15 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe

de la CEO de la SNCB" (55034753C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre propose au gouvernement de prolonger de six ans le mandat de la CEO de la SNCB, Sophie Dutordoir.

Une décision a-t-elle été prise à ce sujet entre-temps? Dans l'affirmative, selon quels critères et à quelles conditions?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Vendredi dernier, le Conseil des ministres a approuvé ma proposition de prolonger le mandat d'administratrice déléguée de la SNCB de Mme Sophie Dutordoir jusqu'au 6 mars 2029. Nous l'avons fait à temps pour assurer la continuité de l'entreprise. Le conseil d'administration a régulièrement évalué positivement les prestations de Mme Dutordoir, par exemple lors de la crise du covid.

Depuis deux ans et demi, le gouvernement investit massivement pour faire du rail la colonne vertébrale de notre mobilité. La Vision Rail 2040 et le contrat de service public constituent le cadre de cette ambition. En tant que ministre de tutelle, j'ai confié à Mme Dutordoir une mission claire avec des objectifs à atteindre.

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Une évaluation par les passagers et les membres du personnel pourrait bien s'avérer négative à la lumière des nombreux cas d'agression ainsi que des nombreux retards et annulations de trains. Je regrette que ni les syndicats, ni les organisations de voyageurs n'aient été impliqués dans cette prolongation de contrat.

L'incident est clos.

16 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La catastrophe ferroviaire en Grèce" (55034754C)

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La récente catastrophe ferroviaire en Grèce, lors de laquelle un train de voyageurs et un train de marchandises ont roulé en sens opposés sur la même voie pendant plusieurs kilomètres, nous a tous choqués. Nous constatons ainsi les conséquences de la privatisation du rail.

Un tel risque existe-t-il également dans notre pays pour les trains de voyageurs? Le système ETCS est-il utilisé en Grèce? Combien de trains ont franchi un signal rouge chez nous en 2022? Qu'en est-il de l'unification de la SNCB et d'Infrabel, qui avait été recommandée?

mandat van de CEO van de NMBS" (55034753C)

15.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister stelt de regering voor om het mandaat van de CEO van de NMBS, Sophie Dutordoir, met zes jaar te verlengen.

Is daarover inmiddels een beslissing genomen? Zo ja, volgens welke criteria en onder welke voorwaarden?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De ministerraad heeft afgelopen vrijdag ingestemd met mijn voorstel om het mandaat van mevrouw Sophie Dutordoir als gedelegeerd bestuurder van de NMBS te verlengen tot 6 maart 2029. We hebben dat op tijd gedaan zodat de continuïteit van het bedrijf wordt gegarandeerd. De raad van bestuur heeft de prestaties van mevrouw Dutordoir op regelmatige basis positief beoordeeld, bijvoorbeeld in de covidcrisis.

De regering investeert sinds tweeënhalf jaar intensief om van het spoor de ruggengraat van onze mobiliteit te maken. De Spoorvisie 2040 en het openbaredienstcontract vormen het kader van deze ambitie. Als voogdijminister heb ik mevrouw Dutordoir een duidelijke opdracht met te bereiken doelen gegeven.

15.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Een evaluatie door reizigers en personeelsleden zou in het licht van de talrijke gevallen van agressie en de vele vertragingen en geannuleerde treinen wel eens negatief kunnen uitpakken voor haar. Ik betreur dat vakbonden noch reizigersorganisaties werden betrokken bij die contractverlenging.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinramp in Griekenland" (55034754C)

16.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De recente treinramp in Griekenland, waarbij een passagierstrein en een goederentrein kilometers lang op hetzelfde spoor naar elkaar toe reden, heeft ons allemaal gechoqueerd. We zien hier de gevolgen van de privatisering van het spoor.

Zijn er ook in ons land dergelijke risico's voor de treinreizigers? Wordt het ETCS-systeem toegepast in Griekenland? Hoeveel treinen reden er bij ons in 2022 door een rood sein? Hoe staat het met de aanbevolen eenmaking van NMBS en Infrabel?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): J'ai adressé une lettre à mon collègue grec à la suite de ce dramatique accident pour lui exprimer mes condoléances et partager notre expertise après l'accident de Buizingen.

La sécurité du trafic ferroviaire constitue toujours la priorité dans chaque décision relative aux chemins de fer et dans le fonctionnement quotidien de la SNCB et d'Infrabel. Depuis deux ans, le gouvernement investit à nouveau massivement dans le rail, avec 44 milliards d'euros sur 10 ans, une vision sur une période de 20 ans et deux contrats de gestion avec des plans d'investissement correspondants sur une période de 10 ans. Le plan d'investissement pluriannuel de la SNCB et d'Infrabel contient les moyens financiers nécessaires pour que les deux entreprises remplissent leurs obligations légales en matière de déploiement de l'ETCS. Nous nous concertons avec les parties prenantes respectives pour voir si le calendrier peut être maintenu ou s'il doit, le cas échéant, être ajusté. Il va sans dire que les conditions de sécurité ne seront pas compromises. La Belgique est incontestablement en tête du peloton à cet égard.

Le risque de franchissements de signaux fermés n'a jamais été aussi faible. Il a encore baissé l'année dernière grâce aux systèmes de sécurité de plus en plus performants.

16.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous ne répéterons jamais assez que le rail doit rester une entreprise publique et qu'il serait préférable d'unifier la SNCB et Infrabel.

L'incident est clos.

17 Question de Daniel Senesael à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ligne de train reliant Tournai à Lille" (55034757C)

17.01 Daniel Senesael (PS): Je vous ai déjà interrogé sur les nombreux retards et suppressions de train sur la ligne Tournai-Lille, ainsi que sur la création d'un comité de pilotage belgo-français chargé du suivi de ces dessertes et de l'analyse des mesures pour améliorer la qualité de l'offre.

Selon Infrabel, les causes des nombreuses suppressions sur cette ligne 94 étaient liées à des événements survenus surtout sur le réseau français, indice d'une nécessaire collaboration accrue avec nos voisins qui est l'objectif premier du comité de pilotage.

Qui sont les membres de ce comité de pilotage et

16.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb naar aanleiding van dit dramatisch ongeluk een brief gestuurd naar mijn Griekse collega om mijn medeleven te betuigen en om onze expertise na het ongeluk van Buizingen te delen.

De veiligheid van het treinverkeer is steeds de eerste prioriteit bij elke beslissing over het spoor en in de dagelijkse werking van de NMBS en Infrabel. De regering investeert sinds twee jaar opnieuw massaal in het spoor, met 44 miljard euro op een periode van 10 jaar, een visie op een periode van 20 jaar en 2 beheerscontracten met bijbehorende investeringsplannen op een periode van 10 jaar. In het meerjareninvesteringsplan van de NMBS en Infrabel zitten de nodige financiële middelen opdat beide bedrijven hun wettelijke verplichtingen inzake de ETCS-uitrol kunnen nakomen. Wij overleggen met de respectieve belanghebbenden om te kijken of de tijdlijn kan worden gehandhaafd dan wel desgevallend moet worden aangepast, uiteraard zonder de veiligheidsvoorwaarden in het gedrang te brengen. België staat zonder meer aan de top in dit opzicht.

Het risico van seinvoorbijrijdingen is nog nooit zo laag geweest. Het is het afgelopen jaar nog verder gedaald dankzij de alsmaar performantere beveiligingssystemen.

16.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): We blijven erop hameren dat het spoor een publiek bedrijf moet blijven, maar dan zouden de NMBS en Infrabel best samensmelten.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Daniel Senesael aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Doornik en Rijsel" (55034757C)

17.01 Daniel Senesael (PS): Ik heb u eerder al eens vragen gesteld over de vele vertragingen en afgeschafte treinen op de lijn Doornik-Rijsel, evenals over de oprichting van een Belgisch-Franse stuurgroep die belast is met de follow-up van dit treinaanbod en met de analyse van de maatregelen ter verbetering van de kwaliteit ervan.

Volgens Infrabel hielden de oorzaken voor de vele afschafte treinen op de bewuste lijn 94 verband met gebeurtenissen die zich vooral op het Franse net voorgedaan hebben, wat erop wijst dat er nauwer samengewerkt moet worden met onze zuiderburen, hetgeen trouwens ook de hoofddoelstelling is van de stuurgroep.

Wie maakt er deel uit van die stuurgroep en welke

quelles sont leurs fonctions? Combien de réunions ont-elles eu lieu depuis sa création? Quelle en est la teneur? Des conclusions ont-elles déjà été tirées depuis lors? Si oui, lesquelles? Enfin, êtes-vous informé des détails des événements sur le réseau français, causes des suppressions sur la ligne 94? Quel est l'état des lieux? Des perspectives d'amélioration sont-elles sur la table du comité de pilotage?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Mon cabinet, la SNCB et Infrabel sont mobilisés pour améliorer la ponctualité. La ligne 94 Tournai-Lille n'y échappe pas. Sur base des chiffres d'Infrabel, la SNCB prend des mesures en termes de gestion des lignes ferroviaires, de causes de retards, de trains supprimés, d'analyse d'incidents et de disponibilité du matériel. Les équipes de la SNCB et d'Infrabel identifient ensuite les causes de la baisse de ponctualité sur les différentes lignes et les leviers d'amélioration en élaborant des plans d'action détaillés.

La SNCB confirme que la ligne 94 est suivie par un groupe de travail entre elle et la SNCF. Des réunions trisannuelles sur l'offre et la qualité se tiennent en janvier, juin et septembre.

Outre celles-ci, il y a des échanges réguliers entre les différents réseaux, dans le but d'optimiser la relation avec la SNCF. La gestion de la ligne 94 est complexe car le moindre incident peut impacter les autres trains. L'un des principaux problèmes est le manque de conducteurs de trains français dans le Nord de la France.

La bonne nouvelle, c'est que les cinq trains qui ne roulaient plus en raison de la pénurie de personnel SNCF rouleront à partir du 17 avril 2023, à la satisfaction des habitants de la Wallonie picarde.

L'incident est clos.

18 **Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'action de protestation des syndicats contre la libéralisation des transports en commun" (55034758C)**

18.01 **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: Les syndicats s'opposent aux projets de la Commission européenne visant à poursuivre la libéralisation des transports publics ferroviaires et routiers, craignant une dégradation des conditions de travail, une diminution de la sécurité d'emploi et une baisse de la qualité des services. La Commission européenne souhaite supprimer l'attribution directe du contrat de service public. Les opérateurs ferroviaires

fonctions bekleden deze mensen? Hoeveel vergaderingen hebben er sinds de oprichting van de stuurgroep al plaatsgevonden? Wat werd er tijdens die vergaderingen besproken? Werden er sindsdien al conclusies getrokken? Zo ja, welke? Beschikt u tot slot over details over de gebeurtenissen op het Franse net, die aan de oorsprong lagen van de afgeschafte treinen op lijn 94? Wat is de stand van zaken? Wordt er in de stuurgroep over toekomstige verbeteringen gesproken?

17.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Mijn kabinet, de NMBS en Infrabel werken aan de verbetering van de stiptheid, ook op de lijn 94 Doornik-Rijsel. Op basis van de cijfers van Infrabel neemt de NMBS maatregelen op het gebied van het spoorlijnbeheer, pakt ze de oorzaken van vertragingen en afgeschafte treinen aan en analyseert ze de incidenten en de beschikbaarheid van het materieel. De teams van de NMBS en Infrabel identificeren vervolgens de oorzaken van de verminderde stiptheid op de verschillende lijnen en onderzoeken hoe die verbeterd kan worden door gedetailleerde actieplannen op te stellen.

De NMBS bevestigt dat lijn 94 opgevolgd wordt door een werkgroep met vertegenwoordigers van de SNCF en de NMBS zelf. In januari, juni en september vinden de driejaarlijkse vergaderingen over het aanbod en de kwaliteit gehouden.

Daarnaast vindt er regelmatig overleg plaats tussen de verschillende netten om de relatie met de SNCF te optimaliseren. Het beheer van lijn 94 is complex omdat het minste incident gevolgen kan hebben voor de andere treinen. Een van de grootste problemen is het tekort aan Franse treinbestuurders in Noord-Frankrijk.

Het goede nieuws is dat de vijf treinen die wegens het tekort aan SNCF-personeel niet meer reden, vanaf 17 april 2023 opnieuw zullen rijden, tot grote tevredenheid van de inwoners van Waals Picardië.

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vakbondsprotest tegen de liberalisering van het openbaar vervoer" (55034758C)**

18.01 **Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)**: De vakbonden kanten zich tegen de plannen van de Europese Commissie voor een verdere liberalisering van het openbaar vervoer op het spoor en op de weg, omdat zij vrezen voor slechtere arbeidsomstandigheden, minder werkzekerheid en een achteruitgang van de dienstverlening. De Europese Commissie wil de rechtstreekse toekenning van het openbardienstcontract

historiques risquent ainsi d'être mis sur la touche. Quelle position la Belgique adopte-t-elle en Europe s'agissant de la libéralisation des transports publics?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La révision des lignes directrices interprétatives doit être achevée en 2023. Ces lignes directrices n'ont aucune valeur réglementaire. Au début de l'année 2022, j'ai fait part à la Commission européenne de mes réserves quant à cette révision. D'un point de vue juridique, les lignes directrices ne peuvent effectivement pas s'écarter des principes réglementaires, à savoir la possibilité de prévoir un *direct award*. En inscrivant un *direct award* dans l'accord de gouvernement et en décidant de l'accorder à la SNCB à la fin de cette année, le gouvernement a déjà donné un signal clair dans l'intérêt du service public.

L'incident est clos.

19 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des chemins de fer" (55034761C)

19.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Une nouvelle grève des chemins de fer a été annoncée. Le ministre comprend-il les griefs du personnel? Sera-t-il possible d'engager suffisamment de personnel pour accomplir toutes les tâches?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les actions sociales de cette semaine concernent tout le secteur public et pas uniquement le rail. En tant que ministre de tutelle, je souhaite atteindre une ponctualité maximale. À cet effet, j'ai prévu plusieurs pistes dans le cadre du contrat de service public et du contrat de performance. Les budgets nécessaires ont été alloués au recrutement. La SNCB et Infrabel ne ménagent pas leurs efforts à cet égard.

19.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il faut investir davantage. Les efforts actuellement déployés se résument à placer un emplâtre sur une jambe de bois.

L'incident est clos.

20 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève chez Aviapartner à Brussels Airport" (55034831C)

20.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Aviapartner a mené une action spontanée au début des vacances de carnaval. Cette entreprise prend en charge environ 40 % des vols à l'aéroport, mais manque de personnel.

schrappen. Dit dreigt de historische spoorwegoperatoren buitenspel te zetten. Wat is het standpunt dat België inneemt in Europa inzake de liberalisering van het openbaar vervoer?

18.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De herziening van de interpretatieve richtsnoeren moet in 2023 afgerond zijn. Deze richtsnoeren hebben geen reglementaire waarde. Ik heb de Europese Commissie begin 2022 mijn bedenkingen bij deze herziening bezorgd. Vanuit juridisch oogpunt kunnen de richtsnoeren immers niet afwijken van de beginselen van de regelgeving, namelijk de mogelijkheid om in de verordening in een *direct award* te voorzien. Door de *direct award* in het regeerakkoord in te schrijven en eind dit jaar toe te kennen aan de NMBS gaf de regering al een duidelijk signaal in het belang van de openbare dienst.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinstaking" (55034761C)

19.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er komt opnieuw een treinstaking aan. Begrijpt de minister de grieven van het personeel? Zullen er voldoende personeelsleden kunnen worden aangeworven om alle taken te volbrengen?

19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het gaat deze week om sociale acties bij de hele openbare sector, niet enkel bij het spoor. Ik wil als voogdijminister een maximale stiptheid realiseren. Ik voorzie daarvoor in een aantal handvatten in het kader van het openbardienstcontract en het performantiecontract. Er zijn de nodige budgetten uitgetrokken met het oog op aanwervingen. De NMBS en Infrabel leveren daartoe heel wat inspanningen.

19.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Er moet meer worden geïnvesteerd. Momenteel is het niet meer dan dweilen met de kraan open.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De staking bij Aviapartner op Brussels Airport" (55034831C)

20.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Aviapartner heeft aan het begin van de krokusvakantie een spontane actie gevoerd. Dit bedrijf behandelt ongeveer 40 % van de vluchten op de luchthaven, maar heeft te weinig personeel.

Le retard dans le traitement des bagages a-t-il entre-temps été résorbé? Le permis de conduire à points y a déjà été instauré. Comment ce système fonctionne-t-il exactement à l'aéroport? Quel rôle Brussels Airport joue-t-il à cet égard? Combien de travailleurs se sont déjà vu retirer des points et combien se sont vu infliger une sanction? Certains travailleurs ont-ils déjà perdu complètement leur permis? Existe-t-il une procédure de recours? Contrôle-t-on si des bagagistes sont présents en nombre suffisant pour chaque avion? Qu'en est-il de la formation du personnel?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je ne suis pas le ministre de tutelle de l'aéroport de Zaventem et encore moins de la société privée Aviapartner. J'ai reçu l'information suivante de l'aéroport. Après la grève spontanée pendant les vacances de carnaval, le 21 février, tous les bagages des vols aller étaient expédiés. Les bagages des vols retour ont, quant à eux, été restitués aux passagers concernés le 23 février.

Afin d'améliorer la sécurité et le bon déroulement de la circulation dans la zone non publique de l'aéroport, Brussels Airport Company (BAC) a élaboré un ensemble de règles de circulation. Celles-ci peuvent être consultées sur le site web de Brussels Airport. Les titulaires d'un permis de conduire de BAC sont soumis à un système de points. Cette réglementation ne relève toutefois pas de ma compétence.

Chaque titulaire du permis de conduire commence avec zéro point. Des points sont attribués à chaque infraction, qui font l'objet d'une description détaillée. À partir d'un certain nombre de points, des mesures supplémentaires s'appliquent. Le contrevenant peut diminuer son solde de points en suivant des formations sur une base volontaire, avec l'approbation de son employeur. Depuis l'entrée en vigueur de ce système le 1^{er} décembre 2021, 263 points ont déjà été distribués, huit permis de conduire ont été retirés pour une journée et un permis de conduire l'a été pour deux semaines. Les infractions les plus fréquentes sont les excès de vitesse, le stationnement gênant d'équipements, les quasi-accidents et les incursions de voie de circulation. Une procédure d'appel existe depuis l'instauration du permis à points. Elle peut également être consultée sur le site de BAC.

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les travailleurs ne savent pas quand ils perdent des points. Alors que la charge de travail est déjà très élevée à l'aéroport, les travailleurs doivent également craindre pour leur permis de conduire.

L'incident est clos.

Is de achterstand in de bagageafhandeling ondertussen weggewerkt? Het rijbewijs met punten is hier al doorgevoerd. Hoe werkt dat precies op de luchthaven? Welke rol speelt Brussels Airport daarin? Bij hoeveel werknemers zijn al punten afgetrokken en hoeveel kregen er een sanctie? Zijn er werknemers die hun rijbewijs helemaal zijn kwijtgespeeld? Bestaat er een beroepsprocedure? Is er controle op de aanwezigheid van voldoende bagagepersoneel aan het vliegtuig? Hoe zit het met de opleiding van dat personeel?

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik ben niet de voogdijminister van de luchthaven in Zaventem en al zeker niet van het privébedrijf Aviapartner. Ik heb wel vanwege de luchthaven volgende informatie ontvangen. Naar aanleiding van de spontane staking in de krokusvakantie was van de vertrekkende bagage alles weg tegen 21 februari. Voor aankomende bagage werd op 23 februari alle bagage teruggegeven aan de getroffen passagiers.

Om de veiligheid en het ordentelijk verkeer binnen het niet-publiek gedeelte op de luchthaven te verbeteren heeft Brussels Airport Company (BAC) een aantal verkeersregels uitgewerkt. Die staan op de BAC-website. Iedereen met een BAC-rijbewijs is onderworpen aan een puntensysteem. Deze regeling valt echter niet onder mijn bevoegdheid.

Elke rijbewijshouder begint met een rijbewijs met nul punten. Aan iedere inbreuk worden punten toegekend, die in detail worden beschreven. Vanaf een bepaald puntensaldo worden bijkomende maatregelen van kracht. De overtreder kan zijn puntensaldo verlagen door op vrijwillige basis en met de goedkeuring van de werkgever trainingen te volgen. Sinds de invoering op 1 december 2021 werden al 263 strafpunten gekoppeld en werden 8 rijbewijzen voor één dag en één rijbewijs voor 2 weken ingetrokken. De meest voorkomende inbreuken zijn snelheidsovertredingen, hinderlijk geparkeerd equipment, *near misses* en *taxiway incursions*. Er is een beroepsprocedure, die bestaat van bij de invoering van het rijbewijs met punten. Ook die is raadpleegbaar op de BAC-website.

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De werknemers weten niet wanneer er punten worden afgetrokken. De werkdruk op de luchthaven is al heel hoog en nu moeten de werknemers ook nog eens vrezen voor hun rijbewijs.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55034836C de Mme Verhaert est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55034836C van mevrouw Verhaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

21 Question de Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de collaboration entre les CFL et la SNCB" (55034869C)

21 Vraag van Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De mogelijke samenwerking tussen de CFL en de NMBS" (55034869C)

21.01 Josy Arens (Les Engagés): D'après le ministre Henry, votre homologue wallon, une étude conjointe déterminerait dans les semaines à venir s'il est envisageable de prolonger le parcours de certains trains CFL jusque Stokkem, Marbehan, voire Libramont.

21.01 Josy Arens (Les Engagés): Volgens minister Henry, uw Waalse collega, zou een gezamenlijke studie in de komende weken uitwijzen of het mogelijk is het traject van bepaalde treinen van de Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) te verlengen tot Stokkem, Marbehan of zelfs Libramont.

Où en est cette étude? Ces trains pourront-ils prolonger leur parcours? Cette collaboration aura-t-elle un effet favorable sur la création d'un Park and Ride à Viville?

Hoever staat het met die studie? Kan het traject van die treinen verlengd worden? Zal die samenwerking een positieve impact hebben op de aanleg van een park-and-ride in Viville?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Il faut en effet renforcer l'offre de trains dans la province de Luxembourg et dans le Grand-Duché. C'est pourquoi nous avons lancé une étude SNCB-CFL sur l'amélioration possible des liaisons ferroviaires entre les deux pays et portant sur le potentiel de voyageurs, le potentiel de développement de la liaison Bruxelles-Luxembourg avec un raccourcissement du temps de parcours et la multimodalité autour des gares dans le périmètre de l'étude.

21.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Het treinaanbod in de provincie Luxemburg en in het Groothertogdom moet inderdaad versterkt worden. Daarom hebben we een gezamenlijke studie NMBS-CFL opgestart om na te gaan op welke manier de spoorverbindingen tussen beide landen verbeterd kunnen worden, met aandacht voor het reizigerspotentieel, de mogelijke verdere ontwikkeling van de verbinding Brussel-Luxemburg met een verkorting van de reistijd en de multimodaliteit in de omgeving van de stations die onder de scope van de studie vallen.

L'étude fournira des scénarios d'évolution de la desserte pour les liaisons identifiées à court et à long terme. Dès que nous disposerons de ses résultats, nous pourrions déterminer comment améliorer la desserte ferroviaire de Luxembourg-Ville. Grâce à la nouvelle électrification de la ligne, les trains CFL homologués en 2024 pourraient assurer un service omnibus jusqu'à Libramont.

De studie zal scenario's opleveren voor de ontwikkeling van de dienstverlening op de geïdentificeerde verbindingen op korte en lange termijn. Zodra we over de resultaten beschikken, kunnen we bepalen hoe we de spoorwegdienst naar Luxemburg-stad kunnen verbeteren. Dankzij de nieuwe elektrificatie van de lijn zouden de gehomologeerde treinen van de CFL in 2024 een stoptreindienst tot Libramont kunnen verzorgen.

21.03 Josy Arens (Les Engagés): Je rêve d'un métro rural entre Libramont et Luxembourg pour éviter l'engorgement de la ville de Luxembourg par les voitures. N'oubliez pas le Park and Ride car nous allons manquer de parkings et ils sont nécessaires pour organiser cette nouvelle mobilité.

21.03 Josy Arens (Les Engagés): Ik droom van een landelijke metroverbinding tussen Libramont en Luxemburg om te voorkomen dat de stad Luxemburg dichtslibt door het autoverkeer. Vergeet de Park and Ride niet, want er zullen niet genoeg parkings zijn en ze zijn nodig om die nieuwe vorm van mobiliteit te organiseren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'année européenne du vélo" (55034703C)

22 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Europees jaar van de fiets" (55034703C)

22.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le Parlement

22.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het Europees

européen a adopté une résolution visant à faire de 2024 l'année européenne du vélo. La résolution comporte une série de mesures que les États membres devront implémenter, telles que la mise en place d'une infrastructure cyclable séparée. Le ministre veut proclamer chez nous 2024 "l'année du vélo". En 2024, la Belgique assumera justement pendant six mois la présidence européenne.

Le ministre a-t-il déjà pris des initiatives à cet égard? Comment les travaux préparatoires de la présidence européenne relatifs à la thématique de la mobilité se déroulent-ils? Quels dossiers le ministre souhaite-t-il inscrire en priorité à l'ordre du jour?

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Étant l'un des initiateurs de la résolution européenne visant à faire de 2024 l'année du vélo, j'y suis naturellement favorable. Le 2 juillet 2022, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Danemark, l'Irlande, l'Autriche et la Belgique ont signé la déclaration européenne sur le vélo, suivis par d'autres États membres. J'ai contacté la présidente de la Commission européenne, à qui incombe le choix du thème de l'année européenne. Elle semble ouverte à cette idée.

La Belgique présidera en effet le Conseil européen durant le premier semestre de 2024. En tant que président du Conseil du Transport, je défendrai trois priorités: l'organisation du transfert modal, la simplification et une meilleure accessibilité de la mobilité, ainsi que la réalisation d'une mobilité de qualité répondant à des normes sociales et environnementales élevées. Les préparatifs liés à la présidence sont menés par le SPF Affaires étrangères. Les événements en lien avec le transport doivent faire l'objet d'une étroite concertation avec les Régions.

22.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): Dans notre propre pays, il est important d'ancrer encore davantage la politique cycliste introduite par le ministre et de veiller à ce qu'elle reste une priorité au cours des prochaines législatures également.

L'incident est clos.

23 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de l'institut Vias (question de suivi)" (55034878C)**

23.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Où en est l'audit auprès de l'institut Vias?

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): L'objectif de l'audit est de faire la distinction entre les activités de service public et les activités commerciales. J'ai rencontré le conseil

Parlement heeft een resolutie goedgekeurd om van 2024 het Europese jaar van de fiets te maken. De resolutie bevat een aantal maatregelen waarvan de lidstaten werk zouden moeten maken, zoals bijvoorbeeld gescheiden fietsinfrastructuur. De minister wil alvast bij ons 2024 tot jaar van de fiets uitroepen, net het jaar dat ons land gedurende zes maanden Europees voorzitter is.

Heeft de minister daartoe al stappen ondernomen? Hoe verlopen de voorbereidingen van het EU-voorzitterschap rond het thema mobiliteit? Welke dossiers wil de minister zeker agenderen?

22.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Als een van de initiatiefnemers ben ik uiteraard voorstander van de Europese resolutie om 2024 uit te roepen tot het jaar van de fiets. Op 2 juli 2022 hebben Luxemburg, Nederland, Denemarken, Ierland, Oostenrijk en België de Europese wielerverklaring ondertekend. Vervolgens heeft nog een aantal andere lidstaten de verklaring ondertekend. Ik heb contact opgenomen met de voorzitter van de Europese Commissie, die de beslissing moet nemen over het thema van het Europese jaar. Zij lijkt wel open te staan voor dit idee.

In de eerste helft van 2024 zit België inderdaad de Europese Raad voor. Als voorzitter van de Raad voor Transport zal ik drie prioriteiten verdedigen: de organisatie van de modal shift, het vereenvoudigen en toegankelijker maken van de mobiliteit en het bereiken van een kwaliteitsvolle mobiliteit met hoge normen op sociaal vlak en op milieuvlak. De voorbereidingen voor het voorzitterschap worden geleid door de FOD Buitenlandse Zaken. Evenementen in verband met vervoer moeten met de regio's worden doorgesproken.

22.03 **Kim Buyst** (Ecolo-Groen): In eigen land is het belangrijk om het fietsbeleid dat de minister geïntroduceerd heeft, nog meer te verankeren en om ervoor te zorgen dat het ook tijdens de volgende legislaturen een prioriteit blijft.

Het incident is gesloten.

23 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (vervolgvraag)" (55034878C)**

23.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Wat is de stand van zaken van de audit bij Vias institute?

23.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het doel van de audit is om een onderscheid te kunnen maken tussen de publieke dienstactiviteiten en de commerciële activiteiten. Eind oktober 2022 heb ik

d'administration de Vias à la fin du mois d'octobre 2022 et nous avons convenu ensemble d'un programme de travail. Nous examinerons ensemble la progression de ce programme. Une réunion est déjà prévue cette semaine.

L'audit est encore en cours. En janvier 2023, j'ai demandé à mon administration de hâter les conclusions. Je n'ai pas encore de rapport préliminaire. L'auditeur et Vias continuent à collaborer.

23.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Je m'inquiète toutefois que tout cela traîne autant et que toutes sortes de reproches fusent entre-temps. J'espère que la lumière sera faite rapidement.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 07.

met de raad van bestuur van Vias vergaderd en samen zijn we een werkschema overeengekomen. Wij zullen samen de voortgang van dat schema bekijken. Deze week is er alvast een vergadering gepland.

De audit is nog volop bezig. Ik heb mijn administratie in januari 2023 gevraagd om de conclusies te activeren. Ik beschik nog niet over een voorlopig verslag. De auditeur en Vias blijven met elkaar samenwerken.

23.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik maak me er wel zorgen over dat het allemaal zo lang aansleept terwijl er ondertussen allerlei verwijten over en weer gaan. Ik hoop dat er nu snel duidelijkheid komt.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.07 uur.