

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mercredi

14-06-2023

Après-midi

Woensdag

14-06-2023

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

Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains internationaux" (55036070C) <i>Orateurs:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	1
Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le "plan toilettes" de la SNCB" (55036076C) <i>Orateurs:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	2
Questions jointes de	4
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution du transport de marchandises par chemin de fer" (55036136C)	4
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution du transport de marchandises par chemin de fer en Belgique" (55037328C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	4
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les licenciements pour faute grave à la SNCB et chez Infrabel" (55036417C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	6
Question de Samuel Cogolati à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin des trains IC en gare de Statte" (55036436C) <i>Orateurs:</i> Samuel Cogolati, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	7
Questions jointes de	9
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours aux taxis par la SNCB" (55036611C)	9
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les taxis mis à la disposition des personnes à mobilité réduite par la SNCB" (55036866C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	9
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pertes financières d'Infrabel en 2022" (55036639C)	10

INHOUD

Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale treinen" (55036070C) <i>Sprekers:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	1
Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het 'wc-plan' van de NMBS" (55036076C) <i>Sprekers:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	2
Samengevoegde vragen van	4
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daling van het goederenvervoer per spoor" (55036136C)	4
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De daling van het goederenvervoer per spoor in België" (55037328C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	4
Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Ontslagen omwille van dringende redenen bij de NMBS en Infrabel" (55036417C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	6
Vraag van Samuel Cogolati aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van het station Statte als stopplaats voor IC-treinen" (55036436C) <i>Sprekers:</i> Samuel Cogolati, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	7
Samengevoegde vragen van	9
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van taxi's bij de NMBS" (55036611C)	9
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Taxi's voor personen met beperkte mobiliteit bij de NMBS" (55036866C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	9
Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële verliezen van Infrabel in 2022" (55036639C)	10

Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident de train survenu à Bilzen" (55036653C)	11	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinongeval in Bilzen" (55036653C)	11
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident survenu à un passage à niveau à Bilzen" (55036852C)	11	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ongeval aan een overweg in Bilzen" (55036852C)	11
- Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident de train survenu à Bilzen" (55037329C) Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	11	- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinongeval in Bilzen" (55037329C) Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	11
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Buggenhout" (55036688C) Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	12	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Buggenhout" (55036688C) Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	12
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le dispositif d'aide aux opérateurs de trains de nuit" (55036741C) Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	13	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ondersteuning voor nachttreinoperatoren" (55036741C) Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	13
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation de réservation pour les trains IC Bruxelles-Amsterdam" (55036742C) Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	14	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reserveringsplicht voor de IC-trein Brussel-Amsterdam" (55036742C) Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	14
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de loi relatif à la procédure de suppression de passages à niveau (état d'avancement)" (55036754C)	15	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wetsontwerp betreffende de procedure voor het afschaffen van overwegen (stand van zaken)" (55036754C)	15
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence d'arrêt d'exécution concernant la suppression de passages à niveau" (55036864C)	15	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitblijven van een uitvoeringsbesluit met betrekking tot de afschaffing van overwegen" (55036864C)	15
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de l'absence d'arrêt d'exécution concernant la suppression des passages à niveau" (55036971C)	15	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitblijven van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de afschaffing van overwegen en de impact ervan" (55036971C)	15
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La proposition de loi concernant les passages à niveau" (55037147C) Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	15	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wetsvoorstel betreffende de spoorovergangen" (55037147C) Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	15

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en oeuvre de la résolution 55K0944 et la construction de pistes cyclables rapides" (55036758C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	18	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van de resolutie 55K0944 en de bouw van fietssnelwegen" (55036758C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	18
Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le coût des déplacements en train pour les ASBL et services d'aide à la jeunesse" (55036759C) <i>Orateurs:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kosten voor treinvervoer voor vzw's en diensten voor jeugdzorg" (55036759C) <i>Sprekers:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'achat d'un titre de transport en cas d'absence de guichet et de panne d'automate" (55036787C) <i>Orateurs:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankoop van een vervoersbewijs als er geen loket is en de automaat defect is" (55036787C) <i>Sprekers:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réservations de groupe pour voyages en train" (55036820C)	22	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Groepsreservaties op de trein" (55036820C)	22
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réservations de groupe" (55036839C) <i>Orateurs:</i> Kim Buyst, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	22	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De groepsreservaties" (55036839C) <i>Sprekers:</i> Kim Buyst, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	22
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dérangements à la cabine de signalisation d'Anvers-Berchem" (55036836C)	23	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De storing aan het seinhuis bij Antwerpen-Berchem" (55036836C)	23
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pannes récurrentes à la cabine de signalisation d'Anvers-Berchem" (55036849C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	23	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De terugkerende problemen in het seinhuis van Antwerpen-Berchem" (55036849C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	23
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains à batterie" (55036838C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Batterijtreinen" (55036838C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voyageurs-kilomètres parcourus en train" (55036868C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De per trein afgelegde persoonkilometers" (55036868C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet	26	Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet	26

(VPM Mobilité) sur "Le cahier des charges de la vente du terrain des anciens ateliers SNCB de Bertrix" (55036894C)

Orateurs: **Benoît Piedboeuf**, président du groupe MR, **Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

(VEM Mobiliteit) over "Het bestek voor de verkoop van het terrein van de voormalige NMBS-werkplaats in Bertrix" (55036894C)

Sprekers: **Benoît Piedboeuf**, voorzitter van de MR-fractie, **Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de

27

Samengevoegde vragen van

27

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les mesures en faveur de transports ferroviaires sûrs pendant les mois d'été" (55036998C)

27

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Maatregelen voor een veilig spoorvervoer tijdens de zomermaanden" (55036998C)

27

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains vers la côte" (55037053C)

28

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinen naar de kust" (55037053C)

28

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

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

Question de Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vidéosurveillance des parkings pour vélos dans les gares gantoises" (55037022C)

29

Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De camerabewaking aan NMBS-fietsstallingen in de Gentse treinstations" (55037022C)

29

Orateurs: **Anneleen Van Bossuyt**, **Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: **Anneleen Van Bossuyt**, **Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réorganisation de la SNCB" (55037051C)

30

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reorganisatie bij de NMBS" (55037051C)

30

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

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

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La piètre qualité du service offert par la SNCB aux personnes à mobilité réduite" (55037052C)

30

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De slechte dienstverlening van de NMBS tegenover personen met een beperking" (55037052C)

30

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

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

Questions jointes de

31

Samengevoegde vragen van

31

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de l'interdiction de fumer sur les quais de gare" (55037126C)

31

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de rookvrije perrons" (55037126C)

31

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect de l'interdiction de fumer dans les gares et sur les quais" (55037170C)

31

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De handhaving van het rookverbod in stations en op perrons" (55037170C)

31

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

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

Questions jointes de

32

Samengevoegde vragen van

32

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne le permis de conduire à points" (55037216C)

33

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende het rijbewijs met punten" (55037216C)

33

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis à points" (55037298C)

33

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rijbewijs met punten" (55037298C)

33

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis à points" (55037327C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	33	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het puntenrijbewijs" (55037327C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	33
Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes de correspondance engendrés par le manque de ponctualité des trains" (55037292C) <i>Orateurs: Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	37	Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Problemen met aansluitingen door de gebrekkige stiptheid van de treinen" (55037292C) <i>Sprekers: Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	37
Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rames Arriva de la ligne Liège-Maastricht-Aix" (55037311C) <i>Orateurs: Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	38	Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arrivatrestellen op de spoorlijn Luik-Maastricht-Aken" (55037311C) <i>Sprekers: Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	38
Questions jointes de	39	Samengevoegde vragen van	39
- Emmanuel Burton à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'AR relatif au permis de conduire pour des camionnettes à moteur à hydrogène ou électrique" (55037239C)	39	- Emmanuel Burton aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het KB betreffende het rijbewijs voor bestelwagens met een elektro- of waterstofmotor" (55037239C)	39
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La conduite avec le permis B de camionnettes électriques jusqu'à 4 250 kg" (55037256C) <i>Orateurs: Emmanuel Burton, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	39	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het besturen van elektrische bestelwagens tot 4.250 kg met een rijbewijs B" (55037256C) <i>Sprekers: Emmanuel Burton, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	39
Questions jointes de	41	Samengevoegde vragen van	41
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction de l'offre ferroviaire dans le nord de la province d'Anvers (question de suivi)" (55037321C)	41	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschalen van het treinaanbod in het noorden van de provincie Antwerpen (vervolgvraag)" (55037321C)	41
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains dans la province d'Anvers dans un avenir proche" (55037330C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	41	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aanbod in de provincie Antwerpen in de nabije toekomst" (55037330C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	41
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'exode estival au départ de Brussels Airport" (55037333C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	43	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De zomeruittocht op Brussels Airport" (55037333C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	43
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de nuit" (55037335C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	44	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nachtvluchten" (55037335C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	44

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

du

MERCREDI 14 JUIN 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

WOENSDAG 14 JUNI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 20 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

01 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains internationaux" (55036070C)

01.01 Chanelle Bonaventure (PS): Le nombre d'utilisateurs des trains internationaux ne cesse d'augmenter. Les voyageurs peuvent acheter leurs billets aux guichets ou sur l'app SNCB International. Mais le suivi en temps réel des trains internationaux – indispensable pour encourager l'usage du train – s'avère très complexe, voire impossible.

Or, pour certaines liaisons (Lille, Luxembourg ou Maastricht), il est parfois difficile de comprendre l'articulation entre les applications SNCB, tant pour l'achat du billet que pour le suivi du train.

La SNCB fera-t-elle évoluer, voire fusionnera-t-elle ses applications pour un meilleur suivi des trains internationaux? Si oui, avec quels opérateurs et selon quel agenda? Une réflexion concernant les guichets et les distributeurs est-elle en cours? Réfléchit-on au niveau européen pour faciliter l'accès des usagers à l'information inhérente à leurs voyages?

01.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Grâce au vote de la loi de financement des trains de nuit, nous sommes pionniers. Nous travaillons aussi avec nos voisins pour développer de meilleures

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

01 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale treinen" (55036070C)

01.01 Chanelle Bonaventure (PS): Het aantal gebruikers van internationale treinen blijft toenemen. Reizigers kunnen hun tickets kopen aan de stationsloketten of in de app NMBS Internationaal. Het blijkt echter zeer ingewikkeld, zo niet onmogelijk om internationale treinen realtime te volgen – hetgeen onontbeerlijk is om het gebruik ervan aan te moedigen.

Voor bepaalde spoorverbindingen (bijvoorbeeld naar Rijsel, Luxemburg of Maastricht) is het bovendien soms moeilijk om de onderlinge werking van de NMBS-apps te doorgronden, zowel voor de aankoop van een ticket als voor het volgen van een trein.

Zal de NMBS haar apps verder ontwikkelen of zelfs samenvoegen zodat internationale treinen beter gevolgd kunnen worden? Zo ja, met welke operators en volgens welk tijdschema? Wordt een en ander zowel voor de loketten als voor de automaten nader onderzocht? Wordt er op Europees niveau nagedacht over mogelijkheden om reizigers gemakkelijker toegang te geven tot informatie met betrekking tot hun verplaatsing?

01.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Door de goedkeuring van de wet op de financiering van nachttreinen vervullen we een voortrekkersrol. We werken ook met onze buurlanden samen om betere

connexions transfrontalières, comme la prochaine mise en service du train des trois frontières entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle.

Des alertes en temps réel pour un train peuvent déjà être obtenues via l'application internationale de la SNCB. Les voyageurs sont plus souvent connectés sur son application nationale.

Une notification sera envoyée pour tout changement d'horaire, de voie, de correspondance, etc.

Par ailleurs, la SNCB collabore avec plus de 30 sociétés de chemins de fer européennes au sein de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), et des initiatives pour perfectionner le parcours du client sont implémentées.

On développe aussi l'interface standard *Open Sales and Distribution Model* (OSDM) qui permet au vendeur de billets de se connecter facilement aux systèmes de distribution des entreprises ferroviaires européennes.

En outre, le secteur ferroviaire développe le ticket universel (*universal rail ticket*) contenant plusieurs modes et contrats de transport sur le même billet. Par ses initiatives, la SNCB répond aux défis de l'interopérabilité et rend les voyages internationaux plus accessibles au grand public.

Concernant les discussions au niveau européen sur la difficulté d'accès aux informations pour les voyageurs, nous pallierons les obstacles dans le cadre de la plateforme ministérielle pour le transport ferroviaire international à laquelle la Belgique participe.

Au niveau européen, je plaide pour développer des solutions plus pratiques pour le transport ferroviaire international, tant des personnes que des marchandises. La présidence belge de l'UE au premier semestre 2024 me permettra de porter ce sujet. Si l'on veut augmenter le nombre des voyageurs à l'international, il faut leur faciliter la vie.

01.03 Chanelle Bonaventure (PS): Les initiatives ne manquent pas. Le train doit rester accessible car il devient une évidence pour de nombreux citoyens qui souhaitent changer d'habitudes.

L'incident est clos.

02 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le "plan toilettes" de

grensoverschrijdende verbindingen te ontwikkelen, zoals de drielandentrein tussen Luik, Maastricht en Aken, die eerlang in gebruik genomen wordt.

Realtimemeldingen over een bepaalde trein kunnen nu al via de internationale app van de NMBS verkregen worden. Reizigers zijn vaker ingelogd in de nationale NMBS-app.

Er zal een melding gestuurd worden voor elke wijziging van de dienstregeling, spoorwijzigingen, aansluitingen die niet verzekerd kunnen worden, enz.

De NMBS werkt met meer dan 30 Europese spoorwegmaatschappijen samen in de Internationale Spoorwegunie (UIC) en er worden acties ondernomen om het klanttraject te perfectioneren.

Tevens wordt de standaardinterface *Open Sales and Distribution Model* (OSDM) ontwikkeld, waardoor de ticketverkoper gemakkelijk een verbinding tot stand kan brengen met de ticketingsystemen van de Europese spoorwegmaatschappijen.

Daarnaast ontwikkelt de spoorsector het universele ticket (*universal rail ticket*), dat meerdere vervoerswijzen en -contracten op hetzelfde ticket omvat. Met die initiatieven speelt de NMBS in op de uitdagingen inzake interoperabiliteit en maakt ze internationale reizen toegankelijker voor het grote publiek.

Wat betreft de gesprekken op Europees niveau over de moeilijke toegang tot informatie voor de reizigers zullen we de hinderpalen wegwerken in het kader van het ministeriële platform voor het internationale spoorwegvervoer, waaraan België deelneemt.

Op het Europese niveau pleit ik voor de ontwikkeling van praktischere oplossingen voor het internationale treinvervoer, zowel van personen als van goederen. Dankzij het Belgische EU-voorzitterschap in de eerste helft van 2024 zal ik die kwestie aan de orde kunnen stellen. Als we het aantal internationale treinreizigers willen doen groeien, moeten we hun het leven gemakkelijker maken.

01.03 Chanelle Bonaventure (PS): Het ontbreekt niet aan initiatieven. De trein moet toegankelijk blijven, want voor vele burgers die hun gewoonten willen veranderen wordt de trein een voor de hand liggende keuze.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het 'wc-plan' van

la SNCB" (55036076C)

02.01 Chanelle Bonaventure (PS): La SNCB a annoncé la rénovation des toilettes des 14 grandes gares du pays par l'entreprise néerlandaise 2theloo. Transformés suivant un modèle plus écologique et inclusif, les sanitaires seront ainsi plus adaptées aux personnes porteuses de handicap. Je note par ailleurs que, dans nombre de gares, le personnel accompagnateur n'a pas accès aux sanitaires.

Quel est l'agenda de ce programme? Comment justifiez-vous le recours à une entreprise privée qui facturera l'accès aux sanitaires? Comment le montant de 1 euro a-t-il été fixé et pour combien de temps? D'autres solutions sont-elles à l'étude pour permettre l'accès gratuit aux sanitaires? Quelles mesures sont-elles prises pour l'accès des PMR aux toilettes? Quelle est la proportion de gares où le personnel accompagnateur a accès aux toilettes? Ce problème se rencontre-t-il dans les trains? La SNCB prend-elle ce dossier en charge? Ces rénovations concerneront-elles d'autres gares à l'avenir?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'accès à des toilettes confortables fait partie des trois premières attentes des voyageurs. Le changement est en cours. Des fontaines à eau seront progressivement installées.

Dans les prochains mois, les installations sanitaires de 14 gares les plus fréquentées seront converties et rénovées. Des toilettes de nuit seront installées. Toutes seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Le Plan sanitaire prévoit également d'optimiser les installations de 51 gares et de remplacer celles de 56 gares par des modules neutres au niveau du genre et adaptés aux PMR. Dans 19 gares, des modules autonomes sont à l'étude. Le nouveau concept de sanitaire comprend plus d'heures d'ouverture, un intercom permanent, plus de flexibilité du personnel lors des périodes de forte activité, un nettoyage approfondi et des équipements pratiques.

Les différents sanitaires comprendront un espace nurse. Les personnes avec handicap et les familles bénéficieront de services spécifiques comme des toilettes adaptées, un bouton d'alerte, des lignes de guidage. Les nouveaux sanitaires seront en outre moins polluants.

de NMBS" (55036076C)

02.01 Chanelle Bonaventure (PS): De NMBS heeft aangekondigd dat de toiletten in de 14 grote stations in ons land gerenoveerd zullen worden door het Nederlandse bedrijf 2theloo. De sanitaire voorzieningen zullen verbouwd worden aan de hand van een milieuvriendelijker en inclusiever concept en bijgevolg beter aangepast zijn aan personen met een handicap. Ik noteer voorts dat het begeleidend personeel in heel wat stations geen toegang heeft tot de sanitaire voorzieningen.

Welk tijdspad wordt er gevolgd voor dat programma? Hoe rechtvaardigt u dat er een privébedrijf ingeschakeld wordt dat de toegang tot de sanitaire voorzieningen betalend zal maken? Hoe werd het bedrag van 1 euro vastgesteld en voor welke periode? Buigt men zich over andere oplossingen om ervoor te zorgen dat men gratis gebruik kan maken van de sanitaire voorzieningen? Welke maatregelen worden er genomen om de toiletten toegankelijk te maken voor PBM's? In hoeveel procent van de stations heeft het begeleidend personeel toegang tot de toiletten? Doet dat probleem zich voor in de treinen? Buigt de NMBS zich over dit dossier? Zullen die renovaties in de toekomst ook in andere stations uitgevoerd worden?

02.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De toegang tot comfortabele toiletten staat in de top 3 van het verlanglijstje van de reizigers. De verandering is ingezet. Er zullen ook geleidelijk aan drinkfontein en geïnstalleerd worden.

De komende maanden zullen de sanitaire voorzieningen van de 14 drukste stations omgebouwd en gerenoveerd worden. Er zullen nachtoiletten geïnstalleerd worden. Alle voorzieningen zullen toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's). Andere onderdelen van het toiletplan zijn de verbetering van de sanitaire voorzieningen in 51 stations en de vervanging van de voorzieningen in 56 stations door genderneutrale modules die aangepast zijn voor PBM's. In 19 stations wordt de installatie van autonome modules onderzocht. Het nieuwe sanitaire concept voorziet in ruimere openingsuren, een intercom die 24/24 beschikbaar is, personeel dat flexibeler kan worden ingezet tijdens periodes van grote drukte, een grondige reiniging en tal van voorzieningen voor een praktische en comfortabele dienstverlening.

In alle toiletten wordt er een aparte ruimte ingericht met o.a. een kindertoilet en een luiertafel. Personen met een handicap en gezinnen zullen kunnen gebruikmaken van specifieke diensten, zoals aangepaste toiletten, een alarmknop en geleidelijnen. Bovendien zullen de nieuwe toiletten minder vervuילend zijn.

02.03 Chanelle Bonaventure (PS): Il était urgent de revoir la question des toilettes dans les gares, mais le prix est élevé. L'espace nurserie serait aussi payant. C'est gênant pour un service public, l'accès à l'hygiène doit être garanti dans les trains et les gares.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La diminution du transport de marchandises par chemin de fer" (55036136C)
 - **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La diminution du transport de marchandises par chemin de fer en Belgique" (55037328C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Nous avons déjà prédit depuis longtemps que la réforme de la redevance d'utilisation des infrastructures ferroviaires serait source de problèmes. Il apparaît désormais que nous avons raison, car le transport ferroviaire de marchandises a malheureusement diminué de 8,6 % l'année dernière, passant à 11 millions de kilomètres parcourus. Manifestement, la politique du ministre Ecolo conduit à une augmentation du transport de marchandises par la route. Quelles mesures compte-t-il prendre pour y remédier?

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre ambitionnait de doubler le transport ferroviaire de marchandises à l'horizon 2030, mais c'est tout le contraire qui se produit: en 2022, la masse transportée par le rail a diminué de 7,5 % par rapport à 2021. En 2008, plus de 73 millions de tonnes de marchandises étaient encore transportées par le rail dans notre pays. L'année dernière, on était déjà à moins de 58 millions de tonnes. Cela signifie que davantage de marchandises sont transportées par la route.

Comment le ministre explique-t-il cette forte baisse? Un doublement du transport de marchandises par rail est-il encore réalisable dans le contexte actuel? Quelle année le ministre prend-il comme référence pour cet objectif? Infrabel peut-il déjà fournir des chiffres pour le premier trimestre de 2023? Les entreprises portuaires ont-elles davantage ou moins recours au transport ferroviaire de marchandises depuis l'entrée en fonction du ministre?

03.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je trouve regrettable que les auteurs de la question semblent se réjouir de la diminution du volume de transport de marchandises par chemin de fer. Ils

02.03 Chanelle Bonaventure (PS): De stationstoiletten waren dringend aan renovatie toe, maar de prijs voor een toiletbezoek is erg hoog. Ook de toegang tot de aparte ruimte met luiertafel en voorzieningen voor kleine kinderen zou betalend zijn. Dat is vervelend voor een openbare dienst. In de treinen en stations moet de toegang tot sanitaire voorzieningen gewaarborgd zijn.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De daling van het goederenvervoer per spoor" (55036136C)
 - **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De daling van het goederenvervoer per spoor in België" (55037328C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Wij hadden al lang voorspeld dat de hervorming van de spoorweginfrastructuurheffing tot problemen zou leiden. Vandaag krijgen we gelijk, want het goederenvervoer per spoor is vorig jaar jammer genoeg gedaald met 8,6 % tot 11 miljoen kilometer. Het beleid van de Ecolominister leidt duidelijk tot meer goederenvervoer via de weg. Wat wil hij daaraan doen?

03.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister had de ambitie het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen, maar net het tegendeel is het geval: de vervoerde massa per spoor is in 2022 met 7,5 % gedaald tegenover 2021. In 2008 werd in ons land nog meer dan 73 miljoen ton goederen via het spoor vervoerd, vorig jaar was dat al minder dan 58 miljoen ton. Dat betekent dat er meer goederen over de weg worden vervoerd.

Hoe verklaart de minister de forse daling? Is in de huidige context een verdubbeling van het goederenvervoer per spoor nog haalbaar? Welk jaar hanteert de minister als nulmeting bij dat objectief? Kan Infrabel al cijfers geven voor het eerste kwartaal van 2023? Maken de havenbedrijven sinds het aantreden van de minister meer of minder gebruik van het goederenvervoer per spoor?

03.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik vind het betreurenswaardig dat de vraagstellers zich wel lijken te verheugen over de daling van het volume aan goederenvervoer per spoor. Blijkbaar

estiment manifestement qu'il est plus important de mener l'opposition que de contribuer à trouver des solutions. M. Roggeman impute cette diminution à la réforme de la redevance d'infrastructure, une mesure qu'il a pourtant lui-même jugée utile, précédemment.

Le volume de transport de marchandises par chemin de fer a en effet diminué de 7,5 % en 2022 par rapport à 2021. N'oublions toutefois pas les événements survenus dans l'intervalle: la guerre en Ukraine, la crise énergétique, l'inflation, etc. Tous ces événements ont eu une série de conséquences pour notre économie. Ainsi, des problèmes d'approvisionnement se sont posés dans l'industrie automobile et certaines entreprises ont dû fermer leurs portes à la suite de la crise énergétique. Tous ces facteurs ont contribué à la diminution du transport de marchandises par chemin de fer.

Le transport de marchandises par mer a également diminué, de 4,3 %, au troisième trimestre 2022, et, s'agissant de la navigation intérieure, Statbel a même enregistré une diminution de 27,6 % sur une base annuelle au troisième trimestre 2022.

Je n'ai cependant pas attendu ces chiffres pour prendre des mesures en vue de réaliser l'objectif affiché par le gouvernement, à savoir un doublement du transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030. Ces initiatives sont reprises dans le plan marchandises qui a été approuvé le 30 septembre 2022 par le Conseil des ministres et a d'ailleurs aussi été accueilli avec enthousiasme par la FEB. Ce plan est actuellement mis en œuvre en plusieurs étapes.

Lors de la prochaine réunion de commission, nous pourrions aborder le nouveau mécanisme d'aide au transport ferroviaire diffus, que le gouvernement a approuvé fin mars 2023. Des mesures d'aide à hauteur de 15 millions d'euros sont disponibles pour encourager les entreprises ferroviaires à utiliser l'installation automatique d'Anvers-Nord, dans le port d'Anvers, pour leurs opérations de triage.

03.04 Tomas Roggeman (N-VA): Je ne me suis absolument pas réjoui de cette baisse. Au contraire, je l'ai même explicitement déplorée. Le ministre n'a cependant pas entendu ces regrets puisqu'il dédaigne systématiquement le Parlement en tapotant sur son portable pendant qu'un membre pose une question ou réplique.

Le ministre a instauré la redevance d'infrastructure contre les avis du secteur, et le soutien au trafic diffus s'est accompagné d'une diminution du soutien au trafic combiné, ce qui est également contraire à l'avis du secteur.

vinden zij oppositie voeren belangrijker dan het mee vinden van oplossingen. De heer Roggeman wijt de daling aan de hervorming van de infrastructuurheffing, een maatregel die hij nochtans zelf eerder nog nuttig vond.

Het volume aan goederenvervoer per spoor is in 2022 inderdaad met 7,5 % gedaald ten opzichte van 2021. Laten we echter niet vergeten wat er intussen allemaal is gebeurd: de oorlog in Oekraïne, de energiecrisis, de inflatie enzovoort. Al die gebeurtenissen hebben een reeks gevolgen gehad voor onze economie. Zo waren er bevoorradingsproblemen in de auto-industrie en moesten sommige bedrijven de deuren sluiten als gevolg van de energiecrisis. Een en ander heeft ertoe geleid dat er minder goederen per spoor werden vervoerd.

Ook het goederenvervoer over zee daalde in het derde kwartaal van 2022 met 4,3 %, en voor de binnenvaart tekende Statbel in het derde kwartaal van 2022 zelfs een daling van 27,6 % op jaarbasis op.

Ik heb echter niet op die cijfers gewacht om maatregelen te nemen om de doelstelling van de regering, namelijk een verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030, te realiseren. Die maatregelen zijn opgenomen in het goederenplan dat op 30 september 2022 door de ministerraad werd goedgekeurd en trouwens werd toegejuicht door het VBO. Dat plan wordt nu stapsgewijs geïmplementeerd.

Op de volgende commissievergadering zullen we het kunnen hebben over het nieuwe steunmechanisme voor verspreid goederenvervoer, dat de regering eind maart 2023 goedkeurde. Steunmaatregelen ter waarde van 15 miljoen euro moeten de spoorwegondernemingen aanmoedigen om voor hun rangeeractiviteiten gebruik te maken van het automatische rangeerterrein van Antwerpen-Noord in de haven van Antwerpen.

03.04 Tomas Roggeman (N-VA): Ik verheugde mij helemaal niet over die daling. Integendeel, ik betreurde dat expliciet. De minister heeft dat laatste echter niet eens gehoord, want uit minachting voor het Parlement zit hij steeds op zijn gsm te tokkelen als iemand een vraag stelt of repliceert.

De minister heeft de infrastructuurheffing doorgevoerd tegen de adviezen van de sector in en de steun voor het verspreide vervoer is gepaard gegaan met een daling van de steun voor gecombineerd vervoer, wat eveneens in strijd is met het advies van de sector.

La politique menée par le ministre entraîne une diminution des flux de marchandises et, partant, un recul de notre prospérité.

03.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La réaction du ministre est grossière. Il sait pertinemment bien toute l'importance que nous accordons au transport de marchandises.

Cette diminution est due à la libéralisation. En 2008, avant la libéralisation, le volume de marchandises transportées par chemin de fer était plus élevé qu'aujourd'hui. De surcroît, en dépit des nombreuses subventions, les chiffres poursuivent leur recul.

L'incident est clos.

04 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les licenciements pour faute grave à la SNCB et chez Infrabel" (55036417C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Combien d'incidents ayant nécessairement donné lieu à un licenciement pour motif grave ont été constatés en 2022 au sein de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail, par catégorie professionnelle? Combien des membres du personnel concernés ont été nommés statutairement, pour chaque incident? Combien de procédures en vue d'un licenciement pour motif grave ont été lancées? Combien de membres du personnel ont été effectivement licenciés? Combien ont été maintenus en service et pourquoi? Combien ont contesté leur licenciement et quelle a été l'issue de ces contestations? Quelles autres sanctions ont été infligées et dans combien de cas celles-ci ont été contestées, par province ou région? Comment de tels faits sont-ils évités?*

Cette demande de chiffres a été initialement déposée par écrit, mais il n'y a pas été répondu à temps.

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je fournirai des tableaux chiffrés avec les réponses aux deux premières questions. Les dossiers ont été classés sur la base de la raison principale et tous les chiffres des tableaux se rapportent au personnel statutaire. Pour le personnel contractuel, le contrat de travail est généralement résilié dans ce cas. La procédure de licenciement pour motif grave n'est appliquée que si le licenciement peut être signifié dans les trois jours suivant la constatation des faits. Je fournirai également par écrit les chiffres relatifs au nombre de procédures de licenciement entamées et de licenciements effectifs.

En ce qui concerne les mesures disciplinaires, l'autorité disciplinaire exerce son pouvoir

Het beleid van de minister leidt tot een daling van de goederenstromen en daarmee tot een daling van onze welvaart.

03.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De reactie van de minister is grof. Hij weet maar al te goed hoe belangrijk wij het goederenvervoer vinden.

De daling is te wijten aan de liberalisering. In 2008, voor de liberalisering, werden er meer goederen per spoor vervoerd dan vandaag. En niettegenstaande de vele subsidies blijven de cijfers verder achteruitgaan.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Ontslagen omwille van dringende redenen bij de NMBS en Infrabel" (55036417C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): *Hoeveel incidenten die noodzakelijkerwijs aanleiding geven tot een ontslag om dringende reden werden in 2022 vastgesteld bij de NMBS, Infrabel en HR Rail, per beroepscategorie? Hoeveel van de betrokken personeelsleden zijn statutair benoemd, per incident? Hoeveel procedures met het oog op een dringend ontslag werden er opgestart? Hoeveel personeelsleden werden effectief ontslagen? Hoeveel werden er in dienst gehouden en waarom? Hoeveel vochten het ontslag aan en met welk resultaat? Welke andere sancties werden er opgelegd en in hoeveel gevallen werden die aangevochten, per provincie of gewest? Hoe worden dergelijke feiten vermeden?*

Deze vraag naar cijfers werd aanvankelijk schriftelijk ingediend, maar werd niet tijdig beantwoord.

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik bezorg cijfertabellen met de antwoorden op beide eerste vragen. De dossiers werden geklasseerd op basis van de hoofdreden en alle cijfers in de tabellen hebben betrekking op statutaire personeelsleden. Bij contractuelen wordt in dat geval doorgaans de arbeidsovereenkomst opgezegd. De procedure van ontslag om dringende reden wordt enkel toegepast als het ontslag kan worden betekend binnen de drie dagen na de vaststelling van de feiten. Ook de cijfers in verband met het aantal opgestarte ontslagprocedures en effectieve ontslagen bezorg ik schriftelijk.

Wat de tuchtmaatregelen betreft, maakt de tuchtinstantie gebruik van haar

d'appréciation en tenant compte, entre autres, de la gravité des faits, du principe de proportionnalité et de la récidive. Il s'agit d'une appréciation au cas par cas.

Les droits et les obligations des membres du personnel sont clairement définis dans différents règlements internes, qui prévoient également des mesures disciplinaires pour des infractions telles que la fraude, le faux en écriture, le vol, l'ivresse, etc.

HR Rail dispose d'un code de conduite qui s'applique à l'ensemble du personnel et qui mentionne les principales directives à respecter. La SNCB possède son propre code de conduite, sur lequel elle communique fréquemment. Il contient les sanctions possibles. Les dirigeants sont responsables de son application par le personnel. Ils peuvent prendre des mesures en cas de comportement inapproprié. Les dossiers graves peuvent être examinés par le Compliance & Investigation Office de la SNCB.

La SNCB investit dans une politique de bien-être durable et met des informations à ce sujet à la disposition de son personnel. En cas de conflits, les membres du personnel peuvent s'adresser à leur dirigeant et à un réseau de personnes de confiance, de psychologues et de conseillers en prévention.

Depuis 2012, Infrabel dispose d'un livre bleu contenant son code de conduite, qui explique aux membres du personnel de l'entreprise et de ses filiales le comportement que l'on attend de leur part. Une nouvelle version de ce code vient d'ailleurs d'être publiée.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Bien que la grande majorité des collaborateurs de la SNCB et d'Infrabel soient de bonne foi, 623 fautes graves ont été enregistrées au cours des dernières années, ce qui n'a toutefois donné lieu qu'à 31 licenciements. La cause réside dans la protection excessive résultant de la nomination à titre définitif. J'espère qu'à l'avenir, le nombre de sanctions correspondra davantage au nombre de faits constatés.

L'incident est clos.

05 Question de Samuel Cogolati à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fin des trains IC en gare de Statte" (55036436C)

05.01 Samuel Cogolati (Ecolo-Groen): Le plan de transport de la SNCB 2023-2026 supprimera les trains IC en gare de Statte malgré sa fréquentation par les navetteurs. Or, à Statte, le parking SNCB est gratuit et non à Huy. Des voyageurs risquent de renoncer au train pour un moyen de transport plus

beoordelingsbevoegdheid, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met de ernst van de feiten, het proportionaliteitsbeginsel en de herhaling. Het gaat om een beoordeling per geval.

De rechten en plichten worden duidelijk omschreven in verschillende interne reglementen, die ook voorzien in tuchtmaatregelen bij overtredingen als fraude, valsheid in geschrifte, diefstal, dronkenschap enzovoort.

HR Rail heeft een gedragscode die geldt voor alle personeelsleden en die de belangrijkste in acht te nemen richtlijnen omvat. Daarnaast heeft de NMBS haar eigen gedragscode, waarover regelmatig wordt gecommuniceerd. Ze omvat mogelijke sancties. De leidinggevenden zijn verantwoordelijk voor de toepassing ervan door hun personeel. Ze kunnen maatregelen nemen wanneer ongepast gedrag wordt vastgesteld. Het Compliance & Investigation Office van de NMBS kan ernstige dossiers verder onderzoeken.

De NMBS zet in op duurzaam welzijnsbeleid en stelt daarover informatie ter beschikking. Bij conflicten kan het personeel terecht bij hun leidinggevende en bij een netwerk van vertrouwenspersonen, psychologen en preventieadviseurs.

Sinds 2012 beschikt Infrabel over een blauw boekje met de gedragscode, waarin aan de medewerkers van de onderneming en de dochterondernemingen wordt verduidelijkt welk gedrag er wordt verwacht. Daarvan is trouwens net een nieuwe versie verschenen.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Hoewel de overgrote meerderheid van de medewerkers van de NMBS en Infrabel te goeder trouw is, werden de afgelopen jaren 623 zware fouten geregistreerd, waarop er wel slechts 31 ontslagen volgden. De oorzaak ligt bij de overmatige bescherming als gevolg van de vaste benoeming. Ik hoop dat het aantal sancties in de toekomst beter zal overeenstemmen met het aantal vastgestelde feiten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Samuel Cogolati aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van het station Statte als stopplaats voor IC-treinen" (55036436C)

05.01 Samuel Cogolati (Ecolo-Groen): Overeenkomstig het vervoersplan 2023-2026 van de NMBS zullen er geen IC-treinen meer stoppen in het station Statte, dat nochtans door tal van pendelaars gebruikt wordt. In Statte is de NMBS-parking echter gratis en in Hoei niet. De kans bestaat dus dat

polluant.

Le gouvernement plaidera-t-il auprès de la SNCB le maintien des trains IC à Statte? Quelles modifications du plan demanderez-vous pour cette gare? Exigerez-vous que la SNCB se concerte avec les localités visées? Combien y a-t-il de voyageurs au départ de Statte? Quelle est leur proportion par rapport à ceux de Huy dans les trains IC de 06 h 16, 07 h 16, 08 h 16? Quel sera l'horaire des trains omnibus s'arrêtant à Statte dès 2025 et le temps moyen d'un voyage jusqu'à Bruxelles, par rapport à la durée actuelle? Adaptera-t-on les horaires en gare de Liège et Namur pour y avoir une correspondance la plus rapide avec l'omnibus? Quelles seront les solutions pour les navetteurs de la gare de Statte?

05.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): Le plan de transport 23-26 prévoit des avancées avec un renforcement du réseau S autour de Liège. Dès décembre 2025, la relation omnibus Namur-Huy-Liège circulera toutes les demi-heures en semaine au lieu de toutes les heures aujourd'hui. À Statte, il y aura donc deux trains par heure par sens au lieu d'un. Le week-end, il y aura un omnibus par heure au lieu d'un toutes les deux heures aujourd'hui.

Il est vrai que la SNCB ne prévoit plus de desservir la gare de Statte par le train IC. En 2022, il y avait 535 voyageurs en moyenne montant en gare de Statte en semaine, 278 le samedi et 225 le dimanche. À Huy, il y en avait 1 991, 705 et 658.

J'ai demandé à la SNCB des éléments complémentaires sur la portée de la modification dont la différence en temps de parcours, le temps de correspondance vers Bruxelles et la destination finale des voyageurs stattois.

J'ai demandé à la SNCB de rencontrer les communes concernées. Je serai attentif au suivi et aux résultats de ce dialogue.

Sur base de cela, nous étudierons les options disponibles pour offrir aux navetteurs de la gare de Statte une desserte de qualité.

05.03 **Samuel Cogolati** (Ecolo-Groen): En partie, votre réponse rassure. Le gouvernement n'a pas encore approuvé le nouveau plan de transport et il ne peut le faire si on supprime les trains IC à Statte

sommige reizigers de trein links zullen laten liggen en voor een meer vervuילend vervoermiddel zullen opteren.

Zal de regering er bij de NMBS voor pleiten dat de IC-treinen in Statte blijven stoppen? Welke bijsturing van het plan zult u voor dit station vragen? Zult u eisen dat de NMBS overleg met de betrokken gemeenten pleegt? Hoeveel reizigers nemen er in Statte de trein? Wat de IC-treinen van 06.16, 07.16 en 08.16 uur betreft, zou ik graag vernemen hoeveel reizigers er in Statte en hoeveel er in Hoei opstappen? Wat is de dienstregeling van de stoptreinen die vanaf 2025 in Statte zullen stoppen en wat zal de gemiddelde reistijd naar Brussel zijn in vergelijking met de huidige reistijd? Worden de dienstregelingen in de stations Luik en Namen aangepast om de snelste aansluiting met de stoptrein te garanderen? Welke oplossingen zal men voor de pendelaars die het station Statte gebruiken bieden?

05.02 **Minister Georges Gilkinet** (Frans): Het vervoersplan 2023-2026 voorziet in verbeteringen, met een versterking van het S-net rond Luik. Vanaf december 2025 zal de stoptrein Namen-Hoei-Luik op weekdays om het half uur rijden in plaats van om het uur zoals vandaag het geval is. In Statte zullen er dus twee treinen per uur in beide richtingen rijden in plaats van een. In het weekend zal er een stoptrein per uur rijden in plaats van een om de twee uur nu.

Het klopt dat de NMBS van plan is het station Statte af te schaffen als stopplaats voor de IC-trein. In 2022 stapten er in Statte doordeweeks gemiddeld 535 reizigers op, op zaterdag waren dat er 278 en op zondag 225. In Hoei waren dat er respectievelijk 1.991, 705 en 658.

Ik heb de NMBS gevraagd bijkomende gegevens te verstrekken over de gevolgen van de wijziging, waaronder het verschil in reistijd, de overstaptijd richting Brussel en de eindbestemming van de reizigers die in Statte opstappen.

Ik heb de NMBS gevraagd met de betrokken gemeenten in kwestie in gesprek te gaan. Ik zal toezien op de opvolging en de resultaten van die gesprekken.

Op basis daarvan zullen we bekijken welke opties er zijn om in een aantrekkelijk treinaanbod te voorzien voor de pendelaars die gebruikmaken van het station Statte.

05.03 **Samuel Cogolati** (Ecolo-Groen): Uw antwoord stelt me ten dele gerust. De regering heeft het nieuwe vervoersplan nog niet goedgekeurd en mag dat niet doen als het station Statte als

car il y a 535 voyageurs par jour. Il est important de faire de la concertation avec les communes affectées une priorité. Il faut dans le parcours de temps additionnel prendre en compte le temps pour aller à Huy depuis Statte et payer le parking. Les conseils communaux de Huy et Statte ont dit non à la fin des trains IC à Statte.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours aux taxis par la SNCB" (55036611C)**
- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les taxis mis à la disposition des personnes à mobilité réduite par la SNCB" (55036866C)**

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Si le dernier train est supprimé ou si la correspondance avec le dernier train est ratée, la SNCB peut mettre des taxis à la disposition des voyageurs concernés.

Le ministre peut-il expliquer ce système? À combien de reprises a-t-il été appliqué l'année dernière? Quel en a été le coût? Un contrat de coopération est-il en cours avec une entreprise déterminée? Que pense le ministre de la proposition visant à rendre superflu le recours à des taxis grâce à une meilleure coopération avec les sociétés de transport régionales? Un transport en taxi peut également être prévu pour les personnes en situation de handicap. Le ministre peut-il nous en dire davantage sur ce service?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'année dernière, 1 500 bus de remplacement et 2 300 taxis ont été mis à disposition. Il n'a pas été recouru à des taxibus. En 2022, le coût s'est élevé à 1 421 000 euros pour les bus et 214 000 euros pour les taxis.

La SNCB ne fait pas appel à un prestataire de services unique, mais dispose d'une liste d'entreprises qualifiées. En 2022, elle a ainsi eu recours à 82 entreprises différentes pour assurer le transport de voyageurs de la SNCB. La SNCB poursuit et même intensifie ses travaux. L'article 68 du contrat de service public prévoit explicitement la coordination entre la SNCB et les autres sociétés de transport public.

Je fournirai par écrit à la commission les données relatives au transport par taxi des personnes à mobilité réduite. En améliorant l'accessibilité des trains et des gares, la SNCB mise autant que

stopplaats voor IC-treinen geschrapt wordt, aangezien dat station 535 reizigers per dag telt. Het is belangrijk om het overleg met de getroffen gemeenten tot een prioriteit te verheffen. Voor de berekening van de extra reistijd moet er rekening gehouden worden met de tijd die er nodig is om van Statte naar Hoei te reizen en er voor de parking te betalen. In Hoei en Statte heeft de gemeenteraad zich uitgesproken tegen de afschaffing van het station Statte als stopplaats voor IC-treinen.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De inzet van taxi's bij de NMBS" (55036611C)**
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Taxi's voor personen met beperkte mobiliteit bij de NMBS" (55036866C)**

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Wanneer de laatste trein wordt afgeschaft of wanneer men de aansluiting op de laatste trein mist, kan de NMBS taxi's inleggen voor de getroffen reizigers.

Kan de minister dit systeem toelichten? Hoe vaak werd dat systeem vorig jaar toegepast? Hoeveel heeft het gekost? Loopt er een samenwerkingscontract met een bepaalde firma? Hoe staat de minister tegenover het voorstel om de inzet van taxi's overbodig te maken door een betere samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen? Ook voor personen met een beperking kan er in taxivervoer worden voorzien. Kan de minister die service nader toelichten?

06.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er werden vorig jaar 1.500 vervangbussen ingelegd en 2.300 taxi's. Er werden geen taxibusjes ingelegd. In 2022 bedroeg de prijs voor de bussen 1.421.000 euro en voor de taxi's 214.000 euro.

De NMBS werkt niet met een vaste dienstverlener, maar beschikt over een lijst van gekwalificeerde bedrijven. In 2022 werd een beroep gedaan op 82 verschillende bedrijven voor ritten met NMBS-reizigers. De NMBS zet deze werkzaamheden voort en intensifieert ze nog. Artikel 68 van het openbardienstcontract bepaalt expliciet de coördinatie tussen de NMBS en de andere openbaarvervoermaatschappijen.

De gegevens over het taxivervoer van personen met een beperkte mobiliteit bezorg ik schriftelijk aan de commissie. Door de treinen en de stations beter toegankelijk te maken zet de NMBS zo veel mogelijk

possible sur l'accessibilité autonome des personnes handicapées de sorte que les besoins en matière d'assistance puissent disparaître à terme.

06.03 Tomas Roggeman (N-VA): Étant donné qu'Infrabel a étendu les travaux de maintenance aux jours de semaine, les besoins en modes de transport alternatifs ont augmenté. Plus le nombre de suppressions est élevé, moins les voyageurs sont satisfaits et plus le coût augmente. La stratégie visant à accroître le service à un moment où il y a pénurie de personnel ne fera qu'aggraver le problème.

L'incident est clos.

07 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pertes financières d'Infrabel en 2022" (55036639C)

07.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *En 2022, Infrabel a enregistré des pertes encore plus importantes qu'en 2021, à concurrence de 18,2 millions d'euros. Infrabel explique cette situation par l'augmentation des coûts salariaux, des prix d'achat, principalement de l'énergie, et de l'inflation élevée. La contribution supplémentaire du fédéral n'a pas été d'un grand secours et les redevances pour les sillons ferroviaires n'ont pas non plus offert de soulagement. Infrabel a reçu une redevance beaucoup plus élevée, bien que les chemins de fer aient été justement moins exploités, principalement en raison d'une forte baisse du transport de marchandises. Infrabel continue donc de travailler en étant très fortement dans le rouge.*

Comment de telles pertes seront-elles évitées en 2023? Quelles actions le ministre a-t-il déjà entreprises en la matière? Quelles compensations financières Infrabel peut-elle obtenir du fédéral et de l'Europe? Comment le ministre explique-t-il cette forte baisse du transport de marchandises en 2022?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Pour 2022, Infrabel aura un bénéfice avant impôts (EBT) de 26,9 millions d'euros et un EBT cash de -18,2 millions d'euros. L'EBT budgétisé pour 2023 est positif: 35,3 millions d'euros. Infrabel réalisera les améliorations d'efficacité prévues dans le plan financier pour 2023-2032.

Sur la base des trajectoires budgétaires définies dans le contrat de performance, Infrabel bénéficiera d'une subvention OPEX supplémentaire de 876 millions d'euros pour 2023-2032, dont 111 millions d'euros supplémentaires pour l'année 2023 en vue d'atteindre les objectifs des nouveaux contrats.

En principe, Infrabel ne recevra que les subventions

in op de autonome toegankelijkheid voor personen met een beperking zodat de behoefte aan assistentie in de toekomst verdwijnt.

06.03 Tomas Roggeman (N-VA): Doordat Infrabel de onderhoudswerken heeft uitgebreid naar weekdays is er meer nood aan alternatief vervoer. Hoe groter het aantal afschaffingen, hoe groter de ontevredenheid bij de reizigers en hoe hoger de kostprijs. Het beleid van groeiende dienstverlening op een moment van personeelstekorten zal dat probleem nog vergroten.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële verliezen van Infrabel in 2022" (55036639C)

07.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *In 2022 leed Infrabel nog veel meer verlies dan in 2021, meer bepaald 18,2 miljoen euro. Infrabel wijst hiervoor naar de stijging van de loonkosten, de aankooprijzen van voornamelijk energie en de hoge inflatie. De extra bijdrage van de federale overheid heeft niet veel geholpen en ook de rijpadvergoedingen brachten geen soelaas. Infrabel kreeg een veel hogere vergoeding, hoewel het spoor juist minder werd gebruikt, vooral door een sterke daling van het goederenverkeer. Infrabel blijft dan ook heel diep in het rood werken.*

Hoe zullen dergelijke verliezen in 2023 kunnen worden vermeden? Wat heeft de minister ter zake al ondernomen? Welke financiële tegemoetkomingen kan Infrabel krijgen van de federale overheid en van Europa? Hoe verklaart de minister die sterke daling van het goederenverkeer in 2022?

07.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In 2022 zal Infrabel een *earnings before tax* (EBT) hebben van 26,9 miljoen euro en een cash-EBT van -18,2 miljoen euro. De gebudgetteerde EBT voor 2023 is positief: 35,3 miljoen euro. Infrabel zal de efficiëntieverbeteringen, vervat in het financieel plan voor 2023-2032, uitvoeren.

Op basis van de begrotingstrajecten in het performantiecontract geniet Infrabel een bijkomende OPEX-subsidie van 876 miljoen euro voor 2023-2032, waarvan 111 miljoen euro meer voor het jaar 2023 om de doelstellingen van de nieuwe contracten te kunnen realiseren.

Infrabel zal in principe enkel de exploitatiesubsidies

d'exploitation mentionnées dans le contrat de performance. Le financement européen est lié aux investissements et n'a aucune incidence directe sur le compte de résultats.

En 2022, le transport ferroviaire de marchandises a diminué de 7,5 % par rapport à 2021. M. De Spiegeleer semble avoir oublié tout ce que nous avons vécu en 2022: une guerre, une crise énergétique et une croissance du taux d'inflation. Je m'emploie activement à réaliser l'un des objectifs prioritaires de ce gouvernement: un doublement du transport ferroviaire de marchandises à l'horizon 2032.

07.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Ce n'est certainement pas la première fois qu'Infrabel présente de mauvais chiffres et ce ne sera malheureusement pas la dernière fois. Je n'ai pas du tout oublié tout ce qui s'est passé en 2022, mais les calamités font partie des risques du métier. Nous sommes déjà à la moitié de l'année 2023 et je ne perçois guère d'amélioration!

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident de train survenu à Bilzen" (55036653C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident survenu à un passage à niveau à Bilzen" (55036852C)
- Gaby Colebunders à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accident de train survenu à Bilzen" (55037329C)

08.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Un train a percuté une voiture sur un passage à niveau à Bilzen. Les images montrent que la conductrice est restée bloquée sur le passage à niveau parce qu'il y avait aussi des barrières Nadar de l'autre côté des voies. En outre, les barrières du passage à niveau se sont refermées avant qu'elle ne puisse se mettre en sécurité.*

Comment l'accident a-t-il pu se produire? Quelles mesures préventives avaient-elles été prises pour rendre le passage à niveau inaccessible? Les personnes effectuant des travaux sur ou à proximité des voies sont-elles formées pour faire face à ce type de situation?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je tiens à exprimer ma sympathie envers les conducteurs de la voiture et du train. L'enquête étant en cours, je ne puis m'étendre sur les circonstances et les causes de cet accident.

En cas de travaux, les mesures de sécurité

krijgen, vermeld in het performantiecontract. De Europese financiering is gekoppeld aan de investeringen en heeft geen directe impact op de resultatenrekening.

Het goederenvervoer per spoor is in 2022 7,5 % gedaald ten opzichte van 2021. De heer De Spiegeleer lijkt blijkbaar alles wat we in 2022 hebben meegemaakt te zijn vergeten: een oorlog, een energiecrisis en de stijgende inflatie. Ik werk volop aan de realisatie van een van de prioritaire doelstellingen van deze regering: een verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2032.

07.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Het is bepaald niet de eerste keer dat Infrabel slechte cijfers voorlegt en het zal helaas ook niet de laatste keer zijn. Ik heb helemaal niet vergeten wat er allemaal in 2022 gebeurd is, maar calamiteiten horen er nu eenmaal bij. We zijn al halfweg 2023 en veel beterschap is er niet te merken!

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinongeval in Bilzen" (55036653C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ongeval aan een overweg in Bilzen" (55036852C)
- Gaby Colebunders aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinongeval in Bilzen" (55037329C)

08.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Op een overweg in Bilzen werd een auto aangereden door een trein. Uit beelden blijkt dat de bestuurster op de overweg vastraakte doordat aan de andere kant van de sporen ook dranghekken stonden. Bovendien gingen de slagbomen dicht voor ze zich in veiligheid kon brengen.*

Hoe kon het ongeval gebeuren? Welke preventieve maatregelen waren genomen om de overweg ontoegankelijk te maken? Zijn diegenen die werken uitvoeren aan of in de buurt van de sporen, opgeleid om met dit soort situaties om te gaan?

08.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik wens mijn medeleven te betuigen aan de auto- en de treinbestuurder. Aangezien het onderzoek nog loopt, kan ik niet dieper ingaan op de omstandigheden en de oorzaken van dit ongeval.

Bij werken worden gepaste veiligheidsmaatregelen

adéquates sont prises et les autorisations nécessaires sont demandées, notamment concernant la signalisation, l'avertissement, les barrières de sécurité, la communication et la coordination. Infrabel a, par ailleurs, élaboré un code de conduite pour ses fournisseurs dans lequel l'entreprise insiste sur l'importance de la sécurité en toutes circonstances. En cas de travaux liés à la suppression d'un passage à niveau, on veille d'abord à construire et à mettre en service un pont ou un tunnel. Ce n'est qu'ensuite que le passage à niveau est effectivement supprimé.

08.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): J'ai vu la vidéo et je me demande dans quelle mesure les riverains ou le personnel connaissent le numéro du passage à niveau. Il se peut que les témoins ne sachent pas à qui téléphoner en cas d'incident. Des efforts supplémentaires ne sont-ils pas nécessaires?

L'incident est clos.

09 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare de Buggenhout" (55036688C)

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Dans le cadre du nouveau plan de transport de la SNCB, le parking de la gare de Buggenhout bénéficiera d'une réfection.

Quel est le calendrier et en quoi consiste cette réfection? Le parking sera-t-il rendu payant? Ce point a-t-il été discuté avec les autorités locales? Quel est le budget estimé?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les travaux sur la zone de stationnement du côté nord de la gare font suite aux travaux sur les voies et les quais dans le cadre de la démolition de la caserne des pompiers et du bâtiment de la gare. À plusieurs reprises en 2021 et 2022, Infrabel et la SNCB ont organisé avec la commune de Buggenhout des concertations au cours desquelles ont été discutés tant les travaux achevés sur les voies, les quais et les parkings à vélos que les travaux planifiés sur la zone de parking nord. L'intention n'est pas de rendre le parking payant étant donné qu'il est plus petit et que la plupart des parkings se trouvent au sud des quais, où aucun chantier n'est actuellement prévu. Les coûts de ce projet sont inclus dans le plan d'investissement pluriannuel.

09.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il est positif que ce parking ne soit pas rendu payant. J'espère que les travaux commenceront bientôt.

L'incident est clos.

genomen met de nodige vergunningen voor onder meer signalisatie, waarschuwing, veiligheidsbarrières, aangepaste communicatie en coördinatie. Infrabel heeft voor haar leveranciers ook een gedragscode ontwikkeld waarin zij het belang van veiligheid in alle omstandigheden benadrukt. Bij werken rond de afschaffing van een overweg wordt eerst een brug of een tunnel gebouwd en in gebruik genomen. Pas daarna wordt de overweg effectief afgeschaft.

08.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik heb het filmpje gezien en vraag mij af in hoeverre de omwonenden daar of het personeel voldoende op de hoogte zijn van het overwegnummer. Misschien weten getuigen niet naar wie zij kunnen telefoneren bij een incident. Zijn daar geen verdere inspanningen nodig?

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Buggenhout" (55036688C)

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): In het nieuwe vervoersplan van de NMBS zal de parking aan het station van Buggenhout onder handen worden genomen.

Wat is de timing en wat houden die werken in? Wordt de parking betalend? Is daarover overlegd met het lokale bestuur? Wat is het geraamde budget?

09.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De werken aan de parkeerzone aan de noordkant van het station volgen op de werken aan de sporen en perrons in het kader van de sloop van de brandweerkazerne en het stationsgebouw. Infrabel en de NMBS hebben in 2021 en 2022 meermaals overlegd met de gemeente Buggenhout, waarbij zowel de inmiddels gerealiseerde werken aan de sporen, perrons en fietsstallingen zijn besproken, als de geplande werken aan de noordelijke parkeerzone. Men wil die parking niet betalend maken, vermits die kleiner is en de meeste parkings ten zuiden van de perrons liggen, waar nu geen werken gepland zijn. De kosten voor dit project zijn ingeschreven in het meerjareninvesteringsplan.

09.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is goed dat men die parking niet betalend maakt. Ik hoop wel dat men de werken binnenkort zal starten.

Het incident is gesloten.

10 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le dispositif d'aide aux opérateurs de trains de nuit" (55036741C)

10.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le directeur d'European Sleeper, l'exploitant du nouveau train de nuit à destination de Berlin, est très satisfait du système de subventions du ministre, tout comme la SNCB et Infrabel. Il a néanmoins soulevé deux autres points importants. Le premier réside dans le fait que les petites entreprises ferroviaires ont besoin de plus grandes garanties à long terme. Le fait de devoir demander des sillons tous les ans constitue un risque supplémentaire pour les petits acteurs ferroviaires. Le ministre voit-il un moyen de remédier à ce problème? Cette question fait-elle l'objet d'une concertation à l'échelon européen?

Le deuxième point important réside dans le fait que les trains de nuit doivent disposer d'un endroit pour stationner en journée, afin d'y être nettoyés et approvisionnés. Aucun endroit s'y prêtant n'a été trouvé à proximité de Bruxelles et, à défaut d'un tel endroit, il est impossible de faire de Bruxelles un pôle de trains de nuit. Comment la SNCB et Infrabel peuvent-elles y remédier?

Le ministre compte-t-il mettre le trafic international de voyageurs à l'ordre du jour sous la présidence belge?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Nous partageons la passion de Mme Buyst pour les trains de nuit et nous les soutiendrons au mieux. Je ne puis que féliciter les nouveaux opérateurs ferroviaires. La réalisation d'un nouveau train de nuit est une prouesse. Je me suis entretenu avec les deux fondateurs d'European Sleeper. Plusieurs obstacles sont apparus lors des discussions que les acteurs du secteur ont eues avec le SPF Mobilité. Il est évident que pour une entreprise, le tableau financier doit tomber juste. L'absence d'un marché d'occasion pour le matériel roulant a, par ailleurs, été souvent évoquée et le besoin de sillons à long terme a également été évoqué. Un nouvel acteur sur le marché ne peut convaincre des investisseurs que s'il a une vision à long terme et peut offrir une certaine sécurité. Cela inclut également de disposer d'un itinéraire *bis* en cas, par exemple, de travaux sur les voies. On planche sur la sécurité à l'échelon européen et je continuerai à me pencher sur le sujet durant notre présidence en 2024.

La capacité disponible constitue également un problème pour les gestionnaires de l'infrastructure. Outre le transport de passagers, le transport de marchandises et l'entretien, la mise en service de trains de nuit marque l'arrivée d'un quatrième demandeur de capacité. Cette capacité est sollicitée

10 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ondersteuning voor nachttreinoperatoren" (55036741C)

10.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De directeur van European Sleeper, de uitbater van de nieuwe nachttrein naar Berlijn, is heel tevreden over de subsidieregeling van de minister. Ook over de NMBS en Infrabel is hij heel tevreden. Hij noemde wel nog twee aandachtspunten. Een eerste is dat kleine spoorbedrijven meer zekerheid nodig hebben op lange termijn. Dat ze jaarlijks rijpaden moeten aanvragen, is een groter risico voor kleine toetreders op het spoor. Ziet de minister een manier om dat op te lossen? Wordt daarover op Europees niveau overlegd?

Een tweede aandachtspunt is dat de nachttreinen overdag op een plek gestald moeten kunnen worden, waar ze kunnen worden schoongemaakt en bevoorraadt. In de buurt van Brussel is een dergelijke plek nog niet gevonden en zonder zo'n plek kan Brussel geen hub worden voor nachttreinen. Hoe kunnen de NMBS en Infrabel dit oplossen?

Hoe zal de minister tijdens het Belgische voorzitterschap van internationaal treinverkeer een agendapunt maken?

10.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Wij delen de passie voor nachttreinen en we willen ze zo goed mogelijk steunen. De nieuwkomers in de spoorwereld kan ik alleen maar feliciteren. Een nieuwe nachttrein realiseren is een stevige prestatie. Ik heb met beide oprichters van European Sleeper gesproken. Tijdens gesprekken met de FOD Mobiliteit kwamen meerdere hinderpalen naar voren. Voor een bedrijf moet uiteraard het financiële plaatje kloppen. Verder werd vaak vermeld dat er een gebrek is aan een tweedehandsmarkt voor rollend materieel en ook de nood aan rijpaden op de langere termijn werd op tafel gelegd. Een nieuwkomer op de markt kan alleen investeerders overtuigen als hij een langetermijnvisie heeft en zekerheid kan bieden. Daar hoort overigens ook een alternatief traject bij als er bijvoorbeeld wordt gewerkt aan het spoor. Op Europees niveau wordt gesleuteld aan zekerheid en ik zal daar verder aan werken tijdens ons voorzitterschap in 2024.

Ook de beschikbare capaciteit is een probleem voor de infrastructuurbeheerders. Naast het passagiersvervoer, het goederenvervoer en het onderhoud, komt er met de nachttreinen een vierde vragers naar capaciteit bij. Die capaciteit is 's nachts, het moment waarop de beheerders traditioneel het

la nuit, au moment où les gestionnaires programment traditionnellement les entretiens. Les travaux d'entretien à effectuer dans plusieurs pays doivent donc être très bien coordonnés.

Un autre problème auquel sont confrontés les opérateurs de trains de nuit a trait à l'infrastructure que ceux-ci requièrent pour leur nettoyage et leur approvisionnement. Cette infrastructure a été progressivement supprimée lorsque les trains de nuit ont disparu l'un après l'autre dans les années nonante. Le fait qu'elle doive être reconstruite ne facilite pas la tâche pour des projets comme European Sleeper. Avec le soutien du gouvernement et celui de la SNCB et d'Infrabel, ce défi doit pouvoir être relevé.

Le soutien au trafic ferroviaire international et aux trains de nuit figurera à mon agenda pendant la présidence européenne. Je ferai une large promotion de la loi belge relative aux trains de nuit. Je continuerai de demander à la Commission européenne de soutenir les liaisons de trains de nuit. Vive le train de nuit!

10.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nous comprenons effectivement en quoi les trains de nuit sont utiles, et le ministre s'attelle à supprimer les entraves qui dissuadent les entreprises de les utiliser. Je n'ai rien entendu de concret concernant l'endroit à Bruxelles où les trains de nuit pourront stationner. Je me réjouis d'apprendre que le ministre mettra ce dossier sur la table sous la présidence belge. Je souhaite encore lui demander de ne pas perdre de vue les droits des passagers.

L'incident est clos.

11 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'obligation de réservation pour les trains IC Bruxelles-Amsterdam" (55036742C)

11.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La société néerlandaise des chemins de fer (NS) a annoncé récemment que les voyageurs disposant d'un billet Early Bird pour les trajets en train entre la Belgique et les Pays-Bas devront réserver cet été un train bien spécifique. Cette mesure incitera encore plus celles et ceux qui avaient l'intention de prendre le train à y renoncer. De plus, les trajets aux heures de pointe et les week-ends deviendront plus onéreux. Les organisations de voyageurs Rover et TreinTramBus manifestent déjà leur déception.

Pourquoi ces décisions ont-elles été prises? Comment le ministre réagit-il? Comment rendre le train plus attractif pour le trafic transfrontalier?

onderhoud plannen. De onderhoudswerken in meerdere landen moeten dus heel goed op elkaar worden afgestemd.

Een ander probleem waarmee nachttreinoperators worden geconfronteerd, is de specifieke infrastructuur die nachttreinen nodig hebben om ze te reinigen en te bevoorraden. Die infrastructuur werd afgebouwd toen de nachttreinen in de jaren '90 een na een verdwenen. Dat die opnieuw moet worden opgebouwd, maakt het voor projecten als European Sleeper niet gemakkelijk. Met de steun van de regering en van de NMBS en Infrabel moet het lukken.

De steun aan het internationale treinverkeer en de nachttreinen zal tijdens het Europees voorzitterschap op mijn agenda staan. Ik zal de Belgische wet over de nachttreinen breed promoten. Ik blijf de Europese Commissie vragen om nachttreinverbindingen te ondersteunen. Leve de nachttrein!

10.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): We zien inderdaad het nut van nachttreinen in en de minister werkt eraan om de drempels voor bedrijven weg te werken. Ik heb niets concreets gehoord over een plek in Brussel waar nachttreinen kunnen worden gestald. Ik ben blij dat de minister dit dossier tijdens het Belgisch voorzitterschap op de agenda zal zetten. Ik wil dan alleen nog vragen ook de rechten van de passagiers niet uit het oog te verliezen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reserveringsplicht voor de IC-trein Brussel-Amsterdam" (55036742C)

11.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De Nederlandse Spoorwegen (NS) maakten onlangs bekend dat reizigers met een Early Birdticket voor een treinreis tussen België en Nederland deze zomer voor een bepaalde trein zullen moeten reserveren. Daarmee wordt een extra drempel opgeworpen om voor de trein te kiezen. Bovendien wordt reizen in de spits en in het weekend duurder. Reizigersorganisaties Rover en TreinTramBus reageren alvast teleurgesteld.

Waarom werden die beslissingen genomen? Hoe reageert de minister daarop? Hoe kunnen we de trein voor grensoverschrijdend verkeer aantrekkelijker maken?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je comprends la réaction des organisations de voyageurs.

Les décisions visent à mieux répartir les voyageurs, de sorte que certains trains ne soient plus surchargés, alors qu'il reste de la place dans d'autres trains. Le billet Early Bird est donc valable pour un train bien spécifique. Il n'est pas question d'augmenter les tarifs pour les trajets aux heures de pointe ou pendant les week-ends. Il a au contraire été décidé de rendre les trajets le week-end à bord de l'IC Bruxelles-Amsterdam moins chers à partir de cet été. En outre, les tarifs de réservation anticipée resteront disponibles jusqu'à cinq jours avant le départ, au lieu de sept actuellement.

Pour stimuler les trajets ferroviaires internationaux, un soutien est apporté aux opérateurs de trains de nuit, une augmentation de l'offre de trains vers les Pays-Bas est sur la table et nous pouvons nous réjouir de l'arrivée du nouveau train des trois pays traversant la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne à partir de décembre de cette année.

11.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le fait que les billets soient moins chers en dehors des heures de pointe est une bonne chose, mais la flexibilité joue également un rôle dans le choix en faveur du train. J'espère que la SNCB et les NS continueront à réfléchir à d'autres moyens pour éviter que les trains soient bondés.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de loi relatif à la procédure de suppression de passages à niveau (état d'avancement)" (55036754C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'absence d'arrêt d'exécution concernant la suppression de passages à niveau" (55036864C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact de l'absence d'arrêt d'exécution concernant la suppression des passages à niveau" (55036971C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La proposition de loi concernant les passages à niveau" (55037147C)

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Le projet de loi relatif à la procédure de suppression de passages à niveau a été adopté le 17 novembre 2022, mais il tarde à se concrétiser. Selon le ministre, le problème est dû à une erreur administrative commise au sein de son cabinet. En tout état de cause, cela renforce le sentiment qu'Infrabel a mal digéré le projet de loi.*

11.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik heb begrip voor de reactie van de reizigersorganisaties.

De beslissingen zijn erop gericht de reizigers meer te spreiden, zodat sommige treinen niet langer overvol zitten, terwijl er in andere nog veel plaats is. Het Early Birdticket is daarom geldig voor een welbepaalde trein. Het is niet zo dat reizen in de spits of het weekend duurder wordt. Er werd beslist om vanaf deze zomer reizen aan boord van de IC Brussel-Amsterdam in het weekend goedkoper te maken. Bovendien blijven de vroegboektarieven tot vijf dagen voor vertrek beschikbaar, in plaats van zeven nu.

Om het internationale treinverkeer te stimuleren, wordt steun verleend aan nachttreinoperatoren, ligt er een verhoging van het treinaanbod naar Nederland op tafel en kunnen we ons verheugen op de komst van de nieuwe drielandentrein door België, Nederland en Duitsland vanaf december dit jaar.

11.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dat de tickets goedkoper worden buiten de spits, is een goede zaak, maar ook flexibiliteit speelt een rol bij de keuze voor de trein. Ik hoop dat de NMBS en de NS verder zullen nadenken over andere manieren om overvolle treinen te vermijden.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wetsontwerp betreffende de procedure voor het afschaffen van overwegen (stand van zaken)" (55036754C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitblijven van een uitvoeringsbesluit met betrekking tot de afschaffing van overwegen" (55036864C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het uitblijven van het uitvoeringsbesluit m.b.t. de afschaffing van overwegen en de impact ervan" (55036971C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wetsvoorstel betreffende de spoorovergangen" (55037147C)

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Op 17 november 2022 werd het wetsontwerp betreffende de procedure voor het afschaffen van overwegen aangenomen, maar de verdere concretisering blijft uit. De minister wijt het aan een administratieve fout op zijn kabinet. Het versterkt alleszins de perceptie dat Infrabel het wetsontwerp slecht heeft verteerd.*

Quel est l'état actuel de la situation? Comment le ministre entend-il rectifier ce qu'il qualifie d'erreur administrative? Comment veillera-t-il à ce qu'Infrabel applique la loi?

12.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Le 17 novembre 2022, la Chambre a adopté le projet de loi portant révision de la procédure applicable à la suppression des passages à niveau. Normalement, la publication d'une loi est une formalité, mais, en l'occurrence, cette procédure a pris plus d'une demi-année. Ce n'est qu'après que Mme Verhaert et moi-même avons fait part de notre mécontentement dans la presse que cette loi a pu être publiée. Par la voie de son porte-parole, le ministre a fait savoir que la publication tardive aurait été due à des "raisons administratives". Toutefois, l'opposition d'Infrabel à cette loi est un secret de polichinelle. En outre, nous savons également que les dossiers concernant Infrabel sont gérés par des personnes détachées par Infrabel.

Le ministre peut-il expliquer de quelles raisons administratives il est question? La loi a été signée le 6 décembre 2022 par le Roi et, le même jour, revêtue du sceau de l'État, par le ministre de la Justice. Selon la procédure habituelle, la loi retourne ensuite au cabinet du ministre compétent, qui l'envoie au *Moniteur belge*. C'est à ce moment-là qu'un problème s'est posé. Comment est-ce possible?

Une semaine après la parution des articles dans la presse, le problème a été subitement résolu. S'agirait-il d'un miracle? Apparemment, aucun problème administratif ne s'est posé pour d'autres lois, comme le projet de loi adopté le 17 novembre, qui a été transmis et publié au *Moniteur belge* dans les délais. Trois autres lois ont également été publiées sans le moindre accroc par la suite. Seule la loi à laquelle Infrabel s'opposait s'est fait attendre.

Huit mois se sont écoulés depuis l'adoption du projet de loi et un mois et demi depuis sa publication tardive, mais la loi n'est toujours pas applicable. En effet, le ministre n'a encore promulgué aucun arrêté royal à cet effet. Il n'en demeure pas moins que la loi doit être respectée.

Le ministre reconnaît-il, au regard de la hiérarchie des normes, qu'une loi l'emporte sur un accord entre Infrabel et une administration locale? Les accords contraires à la loi deviennent-ils dès lors sans objet? Le ministre est-il d'accord avec moi pour dire que les procédures de suppression d'un passage à niveau qui sont en cours peuvent être qualifiées d'illégales si elles ne sont pas conformes à la loi? À défaut d'un arrêté royal, Infrabel peut-elle tout simplement fermer un passage à niveau en faisant fi de la

Wat is de huidige stand van zaken? Hoe zal de minister de zogenaamde administratieve fout rechtzetten? Hoe zal hij ervoor zorgen dat Infrabel de wet toepast?

12.02 **Tomas Roggeman** (N-VA): Op 17 november 2022 keurde de Kamer het wetsontwerp tot herziening van de procedure voor het afschaffen van overwegen goed. Normaal is de publicatie van een wet een formaliteit, maar in dit geval heeft die meer dan een half jaar tijd in beslag genomen. Pas nadat mevrouw Verhaert en ikzelf hierover in de pers ons ongenoegen hadden geuit, werd ze alsnog gepubliceerd. Via zijn woordvoerder liet de minister optekenen dat de late publicatie aan 'administratieve redenen' te wijten zou zijn. Het is nochtans een publiek geheim dat Infrabel tegen die wet was. Bovendien weten we ook dat de dossiers van Infrabel op het kabinet worden behartigd door mensen die door Infrabel zijn gedetacheerd.

Kan de minister die administratieve redenen toelichten? De wet werd op 6 december 2022 ondertekend door de Koning en dezelfde dag bekleed met 's Lands zegel, bij de minister van Justitie. Volgens de gebruikelijke procedure keert de wet dan terug naar het kabinet van de vakminister, dat ze verstuurt naar het *Belgisch Staatsblad*. Daar is het fout gelopen. Hoe kan dat?

Een week na de berichten in de pers was het probleem plots opgelost. Een mirakel? Die administratieve problemen zijn er blijkbaar niet voor andere wetten, want een ander wetsontwerp dat op 17 november werd goedgekeurd, werd wel tijdig naar het *Belgisch Staatsblad* verzonden en gepubliceerd. Ook daarna zijn er nog drie wetten zonder problemen gepubliceerd. Alleen de wet waar Infrabel tegen was, liet op zich wachten.

Ondertussen zijn we acht maanden na de goedkeuring van het wetsontwerp en anderhalve maand na de laattijdige publicatie, maar toch kan de wet nog steeds niet worden toegepast. De minister heeft daartoe immers nog geen enkel KB genomen. Desondanks moet de wet gevolgd worden.

Erkent de minister dat in de hiërarchie der normen een wet voorrang heeft op een akkoord tussen Infrabel en een lokaal bestuur? Worden akkoorden die strijdig zijn met de wet daardoor zonder voorwerp? Is de minister het met mij eens dat lopende procedures tot afschaffing van een overweg die niet in overeenstemming zijn met de wet, illegaal zijn? Kan Infrabel bij ontstentenis van een KB zomaar een overweg sluiten zonder de verplichte stappen uit de wet toe te passen?

procédure imposée par la loi?

Où en est le ministre en ce qui concerne l'arrêté royal nécessaire? A-t-il pour ambition de régler encore lui-même cette question ou refilera-t-il cette tâche au prochain gouvernement? Quand pouvons-nous attendre la publication de cet arrêté royal?

Le ministre est-il d'accord pour dire qu'aucun passage à niveau ne peut être fermé valablement tant qu'aucun arrêté royal d'application de la loi n'est publié?

12.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Je ne me suis pas contentée d'exprimer mon mécontentement dans la presse par rapport à cette question. J'avais déjà adressé un courrier au ministre à ce sujet. J'avais en effet remarqué que, lors des concertations, Infrabel ne semblait absolument pas être au courant des nouvelles règles et j'ai donc pris conscience qu'il y avait un problème. Entre-temps, j'ai appris que la Cour constitutionnelle aurait aussi délivré un arrêt. J'ose espérer que le ministre défendra néanmoins cette loi avec conviction.

Où en est le ministre dans l'élaboration d'une procédure de recours administratif et de règles en matière de demande d'avis et d'enquête publique? Quand ces aspects seront-ils réglés par le biais d'un arrêté royal? Comment la fermeture d'un passage à niveau doit-elle être organisée dans l'intervalle?

12.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La loi modifiant la procédure de suppression d'un passage à niveau a été publiée au *Moniteur belge* le 26 mai 2023. Le délai avant la publication a en effet été assez long, mais cette situation n'est pas une raison pour faire un procès d'intention. Parallèlement à cette loi, mon cabinet et le SPF Mobilité préparent une réforme complète de la réglementation en vue d'améliorer la sécurité aux passages à niveau et la concertation avec les pouvoirs locaux. Le projet sera bientôt soumis aux régions pour approbation.

Nous n'avons pas attendu la publication au *Moniteur belge* pour préparer les arrêtés royaux. Les arrêtés d'exécution sont également en cours d'élaboration. L'arrêté royal contenant les règles pour la demande d'avis à la commune ou à la région est prêt. Un deuxième arrêté concerne l'enquête publique, qui relève des compétences des régions. Tous ces aspects demandent un certain temps de préparation. Il ne sera pas possible de recourir aux procédures tant que les arrêtés royaux n'auront pas été promulgués.

Si Infrabel n'a pas respecté les principes contenus à l'article 19 de la loi et a omis de demander l'avis de

Hoever staat de minister met het vereiste KB? Heeft hij de ambitie om dat nog zelf in orde te brengen of schuift hij die klus door naar de volgende regering? Wanneer mogen wij de publicatie ervan verwachten?

Is de minister het ermee eens dat geen enkele gelijkgrondse overweg rechtsgeldig gesloten kan worden zolang er geen KB is dat uitvoering geeft aan de wet?

12.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik heb niet alleen mijn ongenoegen over deze kwestie geuit in de pers, ik had de minister hierover al eerder een brief geschreven. Het was mij immers opgevallen dat Infrabel bij overlegmomenten totaal niet op de hoogte bleek van de nieuwe regels. Daardoor begon het mij te dagen dat er een probleem was. Ondertussen heb ik vernomen dat er ook een arrest zou zijn van het Grondwettelijk Hof. Ik hoop dat de minister de wet toch ten volle zal verdedigen.

Hoever staat de minister met de opmaak van een procedure voor een administratief beroep en de regels voor de adviesvraag en het openbaar onderzoek? Wanneer zal dat per KB worden geregeld? Hoe moet de sluiting van een spoorwegovergang in afwachting daarvan worden georganiseerd?

12.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De wet die de procedure voor het afschaffen van overwegen wijzigt is op 26 mei 2023 in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd. Het heeft inderdaad nogal lang geduurd, maar dat is geen reden om een intentieproces te maken. Parallel aan deze wet werken mijn kabinet en de FOD Mobiliteit aan een volledige hervorming van de regelgeving om de veiligheid aan overwegen en het overleg met de lokale besturen te verbeteren. Het ontwerp wordt binnenkort ter goedkeuring aan de gewesten voorgelegd.

Wij hebben niet op de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* gewacht om de KB's voor te bereiden. Ook de uitvoeringsbesluiten zijn in de maak. Het KB met de regels voor de adviesaanvraag aan de gemeente of het gewest is klaar. Een tweede besluit gaat over het openbaar onderzoek, een gewestelijke bevoegdheid. Dat vraagt allemaal de nodige tijd. Zolang de KB's er niet zijn, kan nog geen beroep worden gedaan op de procedures.

Als Infrabel de principes van artikel 19 van de wet niet heeft nageleefd en geen advies heeft gevraagd

la commune sur un projet de suppression d'un passage à niveau, il est possible d'introduire un recours devant le Conseil d'État. C'est la procédure actuelle.

12.05 Pieter De Spiegeleer (VB): La discussion sur la suppression de passages à niveau dure depuis trois ans. En dépit de nos différences idéologiques, nous sommes généralement sur la même longueur d'onde. Nombreux sont ceux qui doutent de la volonté d'Infrabel d'établir le dialogue. Une loi est finalement votée, mais en raison d'une bavure administrative, les méfiants se voient confirmés dans leur opinion. Je crains que tout ne marche pas comme sur des roulettes, contrairement à ce que le ministre laisse entendre aujourd'hui.

12.06 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre ne dit pas pourquoi la publication a pris autant de temps. Le problème est-il si déroutant que nous ne pouvons pas en être informés? Ce n'est qu'après que le Parlement a soulevé la question que le cabinet s'est soudainement mobilisé. Lorsque le pouvoir exécutif n'applique pas les décisions du pouvoir législatif, on est confronté à un problème démocratique.

Dès lors que la loi a été publiée, je ne comprends pas pourquoi les dispositions ne s'appliqueraient pas. Aucune disposition transitoire ne prévoit une entrée en vigueur après la publication des arrêtés royaux. La loi est donc bel et bien entrée en vigueur.

12.07 Marianne Verhaert (Open Vld): De nombreuses promesses sont faites, mais il s'avère à chaque fois qu'elles ne peuvent pas être tenues. Infrabel prétend vouloir s'engager pour une meilleure coopération avec les pouvoirs locaux. Lors de la concertation provinciale consacrée à l'étude sur la mobilité en Campine centrale, on a toutefois été frappé par l'incroyable arrogance d'Infrabel. Ses responsables ont-ils connaissance des discussions menées au Parlement? Nous constatons à chaque fois la même attitude d'Infrabel à l'égard des pouvoirs locaux. À trois reprises, Infrabel a brillé par son absence lors de réunions au sujet de pistes cyclables sûres aux abords de la gare de notre commune. Cela se traduit par des retards de plusieurs mois.

12.08 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je souhaite obtenir davantage d'informations sur les absences lors de ces réunions. Je m'enquerrai auprès d'Infrabel à ce sujet.

L'incident est clos.

13 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La mise en oeuvre de la résolution 55K0944 et la construction de pistes

aan de gemeente over de afschaffing van een overweg, dan kan men beroep aantekenen bij de Raad van State. Dat is de huidige procedure.

12.05 Pieter De Spiegeleer (VB): De discussie over de problematiek rond het sluiten van overwegen is al drie jaar bezig. Ondanks ideologische verschillen zitten wij doorgaans op dezelfde golflengte. Velen hebben twijfels bij de bereidheid van Infrabel om in dialoog te gaan. We krijgen eindelijk een wet gestemd, maar door een administratieve blunder krijgen al die mensen die argwaan hebben, gelijk. Ik vrees dat de zaken niet zo vlot zullen lopen als de minister vandaag laat uitschijnen.

12.06 Tomas Roggeman (N-VA): De minister zegt niet waarom de publicatie zolang op zich liet wachten. Is het probleem dan zo gênant dat we het niet mogen weten? Pas nadat het Parlement het probleem heeft aangekaart, is het kabinet in actie geschoten. Als de uitvoerende macht de besluitvorming van de wetgevende macht niet uitvoert, is dat een democratisch probleem.

Aangezien de wet nu gepubliceerd is, zie ik niet in waarom de bepalingen niet van toepassing zouden zijn. Er is geen overgangsbepaling die in een inwerkingtreding na de publicatie van de KB's voorziet. De wet is wel degelijk van kracht.

12.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Er worden veel beloftes gedaan, maar het blijken keer op keer loze beloftes. Infrabel beweert voor een betere samenwerking met de lokale overheden te willen gaan. Tijdens het provinciale overleg over de mobiliteitsstudie Middenkempen viel echter de ongelooflijke arrogantie van Infrabel op. Is men daar op de hoogte van de discussies die in het Parlement worden gevoerd? Keer op keer zien wij dezelfde houding van Infrabel tegenover de lokale besturen. Naar de vergaderingen over veilige fietspaden aan het station in onze gemeente heeft Infrabel tot drie keer toe zijn kat gestuurd. Dat zorgt voor maandenlange vertraging.

12.08 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik wil graag meer informatie krijgen over de afwezigheid tijdens die vergaderingen. Ik zal Infrabel daarover aanspreken.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De uitvoering van de resolutie 55K0944 en de bouw van

cyclables rapides" (55036758C)

13.01 Tomas Roggeman (N-VA): Il y a trois ans, la Chambre a adopté à l'unanimité une résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides. En effet, il était ressorti des auditions qu'il était particulièrement difficile de faire coopérer Infrabel et qu'en échange, la société exigeait la fermeture de passages à niveau, des compensations financières et certaines concessions. La résolution demandait explicitement que de telles pratiques soient abandonnées à l'avenir.

Infrabel ne semble pas avoir corrigé son acharnement entre-temps. Une concertation avec les provinces flamandes autour de la deuxième session thématique sur les pistes cyclables rapides était prévue pour 2022, avec pour objectif de parvenir à des accords clairs avec tous les partenaires pour l'été 2022.

Le ministre partage-t-il l'avis du Parlement? La construction de pistes cyclables rapides constitue-t-elle une priorité pour lui? Quels ont été les résultats des sessions thématiques sur les pistes cyclables rapides? Quels sont les accords conclus avec Infrabel et quelles sont les étapes ultérieures envisagées?

Combien d'accords impliquant la fermeture de passages à niveau ont-ils été conclus entre Infrabel et les autorités locales au cours des trois dernières années? Dans quels dossiers Infrabel refuse-t-elle de coopérer et exige-t-elle des conditions supplémentaires, telles que la fermeture de passages à niveau?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le dossier des cyclostrades est une mesure distincte du tout premier plan d'action fédéral pour la promotion du vélo Be Cyclist. Ces cyclostrades sont, par ailleurs, importantes si l'on veut faciliter la combinaison du train et du vélo.

La politique ferroviaire est la mission première de la SNCB et d'Infrabel. Il ne leur est dès lors pas possible de répondre positivement à toutes les demandes locales d'utilisation de terrains pour des infrastructures cyclables. La SNCB et Infrabel sont toutefois, depuis des années, des partenaires constructifs des différentes autorités dans le cadre du développement de cyclostrades le long des voies ou sur d'anciennes lignes de chemin de fer. À ce jour, 1 216 kilomètres de pistes cyclables ont déjà été aménagées le long ou sur des terrains ferroviaires, alors que les deux entreprises gèrent un total de 3 600 kilomètres de voies ferrées. La contribution d'Infrabel à l'aménagement de pistes

fietssnelwegen" (55036758C)

13.01 Tomas Roggeman (N-VA): Drie jaar geleden keurde de Kamer unaniem een resolutie goed over de medewerking van Infrabel en de NMBS aan de realisatie van fietssnelwegen. Uit hoorzittingen was immers gebleken dat de medewerking met Infrabel bijzonder moeizaam verloopt en dat in ruil de sluiting van overwegen, financiële vergoedingen en bepaalde concessies worden gevraagd. In de resolutie werd uitdrukkelijk gevraagd dergelijke praktijken voortaan achterwege te laten.

Infrabel blijkt zijn halsstarrige houding ondertussen niet te hebben bijgestuurd. In 2022 was een overleg gepland met de Vlaamse provincies rond de tweede themasessie fietssnelwegen, met de bedoeling tegen de zomer van 2022 duidelijke afspraken te maken met alle partners.

Deelt de minister het standpunt van het Parlement? Is de bouw van fietssnelwegen voor hem een prioriteit? Wat hebben de themasessies rond de fietssnelwegen opgeleverd? Welke afspraken worden er gemaakt met Infrabel en welke verdere stappen worden overwogen?

Hoeveel overeenkomsten waarbij overwegen werden gesloten, werden er de voorbije drie jaar tussen Infrabel en lokale besturen gesloten? In welke dossiers weigert Infrabel zijn medewerking en vraagt het dat bijkomende voorwaarden, zoals de sluiting van overwegen, worden vervuld?

13.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het fietssnelwegendossier vormt een aparte maatregel van Be Cyclist, het allereerste federale actieplan ter promotie van de fiets. Fietssnelwegen zijn ook belangrijk om de combinatie van trein en fiets te vergemakkelijken.

Het spoorbeleid is de eerste missie van de NMBS en Infrabel en daarom kan niet elke lokale vraag om terrein te gebruiken voor fietsinfrastructuur positief worden beantwoord. De NMBS en Infrabel zijn echter sinds jaren constructieve partners voor de verschillende overheden voor de uitbouw van fietssnelwegen langs het spoor of op voormalige spoorlijnen. Tot vandaag werden al 1.216 kilometer fietspaden langs of op gronden van de spoorwegen aangelegd, terwijl beide bedrijven in totaal 3.600 kilometer spoorlijnen beheren. De medewerking van Infrabel aan de aanleg van fietspaden langs de spoorwegen werd bovendien vastgelegd in artikel 65 van het nieuwe

cyclables le long des voies ferrées a également été prévue à l'article 65 du nouveau contrat de performance.

En 2022, la Commission Vélo Interfédérale a formulé une série de recommandations ayant trait notamment aux personnes de contact clairement identifiées. En janvier de cette année, elles se sont réunies pour la première fois. Les représentants de l'administration fédérale et de trois administrations régionales ont discuté dans ce cadre avec Infrabel et la SNCB de procédures et de projets concrets. Ces prochains mois, des aspects supplémentaires seront concrétisés. En septembre de cette année, le rapport d'évaluation du plan d'action pour la promotion du vélo Be Cyclist deviendra réalité.

13.03 Tomas Roggeman (N-VA): Malheureusement, cette belle réponse n'est absolument pas conforme à la réalité. En effet, Infrabel a toujours la même réaction, elle ne dit oui que moyennant monnaies sonnantes et trébuchantes ou que si elle obtient des concessions.

L'incident est clos.

14 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le coût des déplacements en train pour les ASBL et services d'aide à la jeunesse" (55036759C)

14.01 Chanelle Bonaventure (PS): Le coût des transports en commun freine souvent certains projets, voire activités, des services d'action en milieu ouvert (AMO) et, de façon générale, des ASBL d'aide à la jeunesse, d'autant plus dans les arrondissements éloignés des centres urbains.

Qu'en pensez-vous? Quelle est l'offre tarifaire de la SNCB pour les déplacements des bénéficiaires et du personnel lors d'activités d'ASBL du secteur de la jeunesse? Les jeunes de moins de 26 ans bénéficient de tarifs réduits, mais qu'en est-il de leurs accompagnateurs? La nouvelle offre tarifaire de la SNCB contient-elle des dispositions favorables à ces associations et services?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La SNCB propose une gamme qui s'adresse aux jeunes. Les bénéficiaires de l'intervention majorée bénéficient d'une réduction de 50 % et les groupes de minimum 15 personnes de 60 % avec un maximum de 5,7 euros par trajet. Les accompagnateurs de PMR voyagent gratuitement.

Les accompagnateurs de groupes de 15 personnes minimum bénéficient de la même réduction et il y a des formules pour les voyageurs de plus de 25 ans fréquents tels que le Standard Multi et d'autres.

performantiecontract.

In 2022 werkte de Interfederale Fietscommissie een aantal aanbevelingen uit, onder meer over duidelijk geïdentificeerde contactpersonen. In januari dit jaar kwamen ze voor het eerst bijeen. Vertegenwoordigers van de federale en van drie gewestelijke administraties spraken er met Infrabel en de NMBS over concrete procedures en projecten. De komende maanden worden bijkomende aspecten geconcretiseerd. In september van dit jaar krijgt het evaluatierapport van het fietsactieplan Be Cyclist zijn beslag.

13.03 Tomas Roggeman (N-VA): Jammer genoeg stroomt dit mooie antwoord totaal niet met de realiteit. In de praktijk is het immers nog steeds zo dat Infrabel vaak enkel positief reageert in ruil voor geld of concessies.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kosten voor treinvervoer voor vzw's en diensten voor jeugdzorg" (55036759C)

14.01 Chanelle Bonaventure (PS): De prijs van het openbaar vervoer zet vaak een rem op de realisatie van bepaalde projecten of activiteiten van zogenaamde AMO's (Services d'Actions en Milieu Ouvert) en van vzw's voor jeugdzorg in het algemeen, zeker in arrondissementen die ver verwijderd zijn van de stedelijke centra.

Wat is uw reactie hierop? Welke tarieven biedt de NMBS voor de verplaatsingen van de begunstigen en van het personeel in het kader van activiteiten die in de jeugdsector actieve vzw's organiseren? Jongeren onder de 26 jaar genieten een verlaagd tarief, maar hoe zit dat voor hun begeleiders? Bevat het nieuwe tariefaanbod van de NMBS voordelige maatregelen voor die vzw's en diensten?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS heeft een specifiek aanbod voor jongeren. Wie recht heeft op een verhoogde tegemoetkoming geniet een korting van 50 % en groepen van minstens 15 personen reizen met 60 % korting, voor maximaal 5,70 euro per rit. De begeleiders van PBM's reizen gratis mee.

Begeleiders van groepen die uit minstens 15 personen bestaan krijgen dezelfde korting en er bestaan formules voor frequente reizigers ouder dan 25 jaar, zoals onder andere de Standard Multi.

En outre, la SNCB prépare une nouvelle structure tarifaire, qui bénéficiera en particulier aux jeunes et aux aînés et privilégiera les voyages durant les heures creuses et les groupes à partir de 4. Pour les longs déplacements, on instaurera un prix maximum et pour les trajets courts, le prix sera calculé sur base de la distance et réduit aux heures creuses.

Bovendien bereidt de NMBS een nieuwe tariefstructuur voor, die vooral jongeren en senioren ten goede zal komen en die reizen tijdens de daluren evenals reizen in groepen bestaande uit minstens vier personen goedkoper zal maken. Voor lange treinreizen zal er een maximumprijs ingevoerd worden en voor korte trajecten zal de prijs op basis van de afstand berekend worden, met een lagere prijs tijdens de daluren.

14.03 Chanelle Bonaventure (PS): La sensibilisation des publics sur les modes de déplacement plus verts crée une nouvelle génération de navetteurs. Il faut soutenir ces groupes et ces ASBL, notamment via la future politique tarifaire. J'attire votre attention sur la procédure de réservation pour les groupes, qui laisse parfois peu de place à la spontanéité. C'est un point à revoir.

14.03 Chanelle Bonaventure (PS): Door de sensibilisering van het publiek rond groenere vervoerswijzen ontstaat er een nieuwe generatie pendelaars. We moeten die groepen en vzw's ondersteunen, met name via het toekomstige tariefbeleid. Ik wil u erop wijzen dat de reservatieprocedure voor groepen soms weinig ruimte laat voor spontane reisplannen. Die procedure moet opnieuw bekeken worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 55036760C de M. Patrick Prévot et n° 55036767C de Mme Zanchetta sont reportées.

De **voorzitter**: De vragen nr. 55036760C van de heer Patrick Prévot en nr. 55036767C van mevrouw Zanchetta worden uitgesteld.

15 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'achat d'un titre de transport en cas d'absence de guichet et de panne d'automate" (55036787C)

15 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aankoop van een vervoersbewijs als er geen loket is en de automaat defect is" (55036787C)

15.01 Chanelle Bonaventure (PS): Le nombre de guichets a diminué dans les gares. Lorsque les automates sont en panne, les voyageurs doivent se munir d'un titre de transport auprès de l'accompagnateur ou via l'application. Certains produits ne sont alors pas accessibles, notamment l'abonnement pour étudiants Student Multi.

15.01 Chanelle Bonaventure (PS): Er zijn minder stationsloketten. Wanneer de ticketautomaten defect zijn, moeten de reizigers een vervoersbewijs kopen bij de treinbegeleider of via de app. Sommige producten zijn dan niet toegankelijk, zoals het studentenabonnement Student Multi.

Quels sont les produits uniquement accessibles aux guichets et aux automates? La SNCB est-elle informée d'autres cas? Des initiatives sont-elles envisagées pour favoriser l'accessibilité de tous les produits, notamment pour les personnes ayant des difficultés à se procurer un billet par voie numérique? Quelles sont les dispositions pour informer les voyageurs?

Welke producten kan men alleen kopen aan het loket of via een ticketautomaat? Is de NMBS op de hoogte van soortgelijke situaties? Worden er initiatieven overwogen om alle producten beter toegankelijk te maken, met name voor personen die moeite hebben om langs digitale weg een treinticket te kopen? Hoe worden de reizigers geïnformeerd over de mogelijkheden om in dergelijke situaties een vervoersbewijs te kopen?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La liste des titres de transport et des différents canaux d'achat est expliquée sur le site de la SNCB.

15.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De lijst met vervoersbewijzen en mogelijke aankoopkanalen is te vinden op de website van de NMBS.

Le premier abonnement Student Multi ne peut s'acheter qu'à un guichet, car l'étudiant doit présenter sa carte d'identité et fournir une attestation de scolarité. Ensuite, il peut être renouvelé à un guichet, ainsi qu'en ligne ou via un automate, mais alors le renouvellement peut prendre jusqu'à dix

Het eerste Student Multi-abonnement kan enkel aan een loket gekocht worden, aangezien de student zijn identiteitskaart en een schoolattest moet voorleggen. Daarna kan het abonnement aan het loket verlengd worden, evenals online of via een automaat, maar in die laatste gevallen kan de

jours. La SNCB conseille dès lors aux clients de s'y prendre à l'avance, car c'est possible dès 31 jours avant le terme.

La SNCB effectue un suivi continu du parc de ses automates, afin de réagir rapidement en cas de panne. En 2021, le taux de disponibilité des automates était de près de 99 %.

Si un automate tombe en panne, il transmet un signal aux accompagnateurs de trains et le tarif à bord ne s'applique pas. La nouvelle génération d'automates qui sera déployée fin 2024 inclura des interfaces conviviales et conformes aux normes d'accessibilité. Une assistance vocale sera disponible pendant l'ouverture du centre d'appel.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réservations de groupe pour voyages en train" (55036820C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réservations de groupe" (55036839C)

16.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La SNCB a refusé récemment une réservation de groupe pour un voyage scolaire parce que l'école voulait voyager aux heures de pointe. L'école s'est donc vue contrainte d'opter pour le bus.

Pourquoi la SNCB ne peut-elle pas traiter de telles demandes de groupes avec une plus grande souplesse? Combien de fois la SNCB a-t-elle déjà refusé semblables demandes?

16.02 Marianne Verhaert (Open Vld): Le train était le moyen de transport idéal dans ce cas de figure, notamment parce que l'école en question n'est située qu'à un kilomètre de la gare de Mol. Entamer le voyage plus tard n'était apparemment pas envisageable.

Que pense le ministre de cette attitude inflexible de la SNCB? Comment encouragera-t-il les voyages (scolaires) en train pour des groupes plus importants?

16.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les règles pour les réservations de groupe peuvent être consultées sur le site de la SNCB. Malheureusement, en raison du taux d'occupation élevé des trains aux heures de pointe, il se peut qu'il n'y ait pas assez de sièges libres pour accueillir les groupes. Pour éviter tout désagrément à tous les

verlenging wel tot tien dagen in beslag nemen. De NMBS raadt de reizigers dan ook aan om het abonnement op tijd te verlengen, wat al 31 dagen vóór de einddatum mogelijk is.

De NMBS controleert de ticketautomaten voortdurend om ze in geval van defecten snel te herstellen. In 2021 bedroeg de beschikbaarheidsgraad van de automaten bijna 99 %.

Als een automaat defect raakt, zendt hij een signaal naar de treinbegeleiders en wordt het boordtarief niet toegepast. De nieuwe generatie automaten die eind 2024 in gebruik wordt genomen zal gebruiksvriendelijke interfaces bevatten die voldoen aan de toegankelijkheidsnormen. Tijdens de openingsuren van het callcenter zal er spraakassistentie beschikbaar zijn.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Groepsreservaties op de trein" (55036820C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De groepsreservaties" (55036839C)

16.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De NMBS weigerde onlangs een groepsreservatie voor een schoolreis omdat de school wou reizen tijdens het spitsuur. De school moest dan ook noodgedwongen kiezen voor de bus.

Waarom kan de NMBS niet wat flexibeler omgaan met dergelijke aanvragen van groepen? Hoe vaak heeft de NMBS dergelijke aanvragen al geweigerd?

16.02 Marianne Verhaert (Open Vld): De trein was in dit geval het ideale vervoermiddel, ook omdat de school in kwestie op slechts 1 kilometer van het station van Mol ligt. Later vertrekken was blijkbaar geen optie.

Wat vindt de minister van deze starre houding van de NMBS? Hoe zal hij schoolreizen of reizen met de trein voor grotere groepen aanmoedigen?

16.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De regels voor groepsreserveringen staan op de website van de NMBS. Door de hoge bezettingsgraad van treinen tijdens de spits zijn er helaas mogelijk te weinig vrije plaatsen om groepen op te kunnen vangen. Om ongemak voor alle passagiers te voorkomen, kunnen

passagers, les réservations de groupe ne peuvent pas être effectuées vers ou via Bruxelles avant 9 heures. Lorsqu'une réservation de groupe est effectuée – ce qui, d'après mes informations, n'était pas le cas ici – la SNCB veille toujours à ce qu'une réponse y soit apportée dans le délai prescrit.

Les voyages scolaires et les voyages en groupe en train sont encouragés par un élargissement de l'offre générale. Le nouveau plan de transport se focalise sur des efforts pour faire circuler davantage de trains et des trains composés de plus de voitures, et sur une augmentation de l'amplitude. En outre, les jeunes et les groupes bénéficient de tarifs plus avantageux. Les jeunes et les écoliers sont plus que jamais nos partenaires dans ce transfert modal vers une mobilité plus durable. Je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour améliorer la relation entre la SNCB et les groupes, et je suis ouvert à toutes les suggestions.

16.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): L'école n'a pas pu faire de réservation pour son groupe parce qu'il voulait partir juste avant 9 heures. Or, afin de pouvoir l'inclure dans son planning, la SNCB pourrait décider qu'une réservation souhaitée par une école doit être faite quelques mois à l'avance.

16.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Le ministre fait lui-même référence aux conditions d'une réservation de groupe et c'est précisément la raison pour laquelle l'école n'a pas introduit de demande. Il est dommage qu'on ne cherche pas vraiment de solutions et qu'on ne propose pas d'alternatives pour encourager davantage ces voyages scolaires ou de groupe en train.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dérangements à la cabine de signalisation d'Anvers-Berchem" (55036836C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pannes récurrentes à la cabine de signalisation d'Anvers-Berchem" (55036849C)

17.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Il y a trois mois, une panne survenue dans la cabine de signalisation de Berchem a provoqué d'importants retards dans la région anversoise. Le ministre a déclaré, à l'époque, qu'il mettrait tout en œuvre pour rendre le système plus robuste. Entre-temps, un incident similaire s'est produit dans cette même cabine de signalisation, provoquant de nouveau le chaos. Lorsqu'un tel problème se pose deux fois en peu de temps, il doit être examiné de manière approfondie!

groepsreserveringen niet voor 9 uur 's ochtends naar of via Brussel worden gemaakt. Wanneer een groepsreservering wordt gedaan – wat volgens mijn informatie hier niet het geval was –, zorgt de NMBS er altijd voor dat die binnen de voorgeschreven tijd wordt beantwoord.

Schoolreizen en reizen met een grote groep met de trein worden gestimuleerd door een uitbreiding van het algemeen aanbod. Het nieuwe vervoersplan focust op meer treinen, op grotere treinen en op vroegere en latere treinen. Daarnaast gelden gunstige tarieven voor alle jongeren en groepen. Jongeren en scholieren zijn meer dan ooit onze partners in de shift naar een meer duurzame mobiliteit. Ik zal er alles aan doen om de relatie tussen de NMBS en die groepen te verbeteren en sta daarbij open voor alle suggesties.

16.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De school kon niet reserveren voor de groep omdat ze net voor 9.00 uur wilde vertrekken. De NMBS zou echter kunnen beslissen dat een school een paar maanden op voorhand moet laten weten wanneer zij een reservatie wil doen, zodat het spoorbedrijf het in de planning kan opnemen.

16.05 Marianne Verhaert (Open Vld): De minister verwijst zelf naar de voorwaarden voor een groepsreservatie en net daarom heeft de school het niet geconcretiseerd. Het is wat jammer dat er niet echt naar oplossingen wordt gezocht en dat er geen alternatieven worden geboden om zulke school- of groepsreizen meer te stimuleren.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De storing aan het seinhuis bij Antwerpen-Berchem" (55036836C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De terugkerende problemen in het seinhuis van Antwerpen-Berchem" (55036849C)

17.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Drie maanden geleden veroorzaakte het defecte seinhuis van Berchem enorme vertragingen in het Antwerpse. De minister wou er toen alles aan doen om het systeem robuuster te maken. Ondertussen is er een gelijkaardig incident geweest in dat seinhuis, met opnieuw chaos tot gevolg. Als zoiets twee keer op korte termijn gebeurt, dan moet dat toch ernstig onderzocht worden!

Quelle en était la cause? S'agissait-il d'une panne similaire à la précédente? Combien de trains et combien de voyageurs ont été immobilisés? Quelles mesures seront prises à brève échéance pour éviter que de tels incidents ne se reproduisent à l'avenir?

17.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): En février, mais aussi en mai, des pannes se sont produites à Berchem. À Courtrai, le problème concernait la caténaire.

Quelle était la cause de la panne survenue à Berchem le 15 mai? Quelles mesures ont-elles été prises après l'incident survenu en février? Quelle était la cause du problème à Courtrai?

17.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le 15 mai, le trafic ferroviaire a été fortement perturbé en raison d'un incident au poste de signalisation d'Anvers-Berchem. L'application principale du poste de commande électronique (EBP) a cessé de fonctionner à 16 h 30, mais à 17 h 02 le problème était résolu. Si les experts ont rapidement trouvé une solution manuelle au problème, le trafic ferroviaire a malgré tout été fortement perturbé. Infrabel s'efforce de limiter au maximum le risque de tels incidents. Une redondance est intégrée dans le système afin de résoudre immédiatement les problèmes techniques. Les systèmes informatiques sont conçus de manière à ce que les signaux restent au rouge en cas de défaillance, quelle qu'elle soit, et que les trains s'arrêtent en toute sécurité. La sécurité demeure toujours la priorité absolue.

L'incident de Courtrai n'a rien à voir avec ce qui précède. Il s'agissait d'un problème de caténaire, qui a été rapidement résolu par une équipe d'Infrabel.

17.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Le ministre se limite aux informations diffusées par Infrabel. Mais quel est le rapport entre l'incident survenu en février et celui du mois de mai? Je n'ai pas non plus reçu de réponse à ma question sur le nombre de trains et de voyageurs touchés par cette panne. Infrabel enquêtant encore sur les causes, j'obtiendrai peut-être plus tard une réponse à mes questions.

17.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): J'attendais également une réponse concernant la cause. Comment se fait-il qu'elle soit toujours en cours d'investigation? Février est déjà loin. Je me demande si le ministre prend la mesure de l'ampleur des conséquences pour les voyageurs? Le problème de caténaire qui s'est posé aujourd'hui à Malines a de nouveau occasionné plusieurs heures de retard. À quoi sont dus tous ces problèmes? Ne s'agit-il pas d'une question légitime?

Wat was de oorzaak? Was het een gelijkaardige storing als de eerdere? Hoeveel treinen en hoeveel reizigers werden tot stilstand gebracht? Welke maatregelen op korte termijn zullen worden genomen om soortgelijke incidenten in de toekomst uit te sluiten?

17.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In februari en ook in mei zijn er pannes geweest in Berchem. In Kortrijk was er dan weer een probleem aan de bovenleiding.

Wat was de oorzaak van de panne in Berchem op 15 mei? Welke maatregelen werden er genomen na het probleem in februari? Wat was de oorzaak van het probleem in Kortrijk?

17.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op 15 mei was het treinverkeer ernstig verstoord door een incident aan het seinhuis in Antwerpen-Berchem. De belangrijkste toepassing van de Elektronische BedienPosten (EBP) liep vast om 16.30 uur, maar om 17.02 uur was dat opgelost. Het werd snel manueel opgelost door experts, maar toch waren er grote gevolgen voor het treinverkeer. Infrabel werkt eraan om de kans op dit soort incidenten zo klein mogelijk te maken. In het systeem zit een redundantie ingebouwd om technische problemen meteen te ondervangen. De computersystemen zijn zo geconcipteerd dat de seinen bij alle denkbare storingen rood blijven en de treinen veilig tot stilstand komen. Veiligheid blijft altijd de eerste prioriteit.

Het incident in Kortrijk heeft hier niets mee te maken. Het ging daar om een probleem met de bovenleiding, dat door een ploeg van Infrabel snel kon worden opgelost.

17.04 Jef Van den Bergh (cd&v): De minister houdt het uitsluitend bij de informatie die Infrabel heeft verstrekt. Maar wat is het verband tussen het incident in februari en dat in mei? Ik krijg ook geen antwoord op de vraag hoeveel treinen en reizigers er hierdoor getroffen werden. Infrabel onderzoekt de oorzaken nog, dus misschien kan ik later nog wel een antwoord op mijn vragen krijgen.

17.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ook ik had een antwoord verwacht op de vraag naar de oorzaak. Hoe kan dat nog altijd onderzocht worden, want februari is toch al even geleden? Ik vraag me af of de minister wel beseft hoe groot de gevolgen telkens zijn voor de reizigers. Het probleem vandaag met de bovenleiding in Mechelen leidde alweer tot vertragingen van meerdere uren. Wat veroorzaakt al die problemen? Dat is toch een legitieme vraag?

L'incident est clos.

18 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains à batterie" (55036838C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Notre réseau ferroviaire est presque entièrement électrifié, mais des trains diesel circulent toujours. Bien que la SNCB commandera des trains à batterie à partir de 2024, ceux-ci ne seront pas utilisés pour remplacer les trains diesel, mais pour assurer le transport frontalier. Ainsi, la SNCB ne dépendra plus de la tension des caténaires des réseaux voisins.

Le ministre peut-il fournir des explications concernant cet achat? Quels investissements supplémentaires sont encore nécessaires?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB souhaite conclure un accord-cadre pour une flotte d'automotrices électriques pour un total de 170 000 places assises. Une partie de la commande sera constituée de trains à batterie. Les locomotives diesel atteindront la fin de leur durée de vie planifiée d'ici la fin du contrat de service public et seront progressivement remplacées par du matériel propulsé de façon électrique, soit par la caténaire, soit par des batteries.

Le déploiement de trains à batterie nécessitera d'investir dans des points de recharge le long des voies. Des systèmes de stockage par batteries et des modifications de la caténaire pourront également s'avérer nécessaires. Tout cela dépendra de l'ampleur du projet et de la répartition géographique.

L'incident est clos.

19 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voyageurs-kilomètres parcourus en train" (55036868C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Il ressort des chiffres de Statistiek Vlaanderen que 4,3 milliards de voyageurs-kilomètres ont été parcourus en train dans la région flamande en 2021.

Combien de voyageurs-kilomètres ont-ils été parcourus en train au cours des cinq dernières années? Et combien de tonnes-kilomètres? Où en est Infrabel dans le développement du projet de géolocalisation? Le ministre est-il disposé à faire preuve d'une plus grande transparence quant à la capacité de réseau disponible et les goulets d'étranglement, pour qu'on puisse identifier les investissements prioritaires en matière

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Batterijtreinen" (55036838C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ons spoorwegnet is bijna volledig geëlektrificeerd, maar er rijden toch nog steeds dieseltreinen. Hoewel de NMBS batterijtreinen zal bestellen vanaf 2024, zullen deze niet worden gebruikt om de dieseltreinen te vervangen, maar om het grensvervoer te verzorgen. Daardoor zal de NMBS niet langer afhankelijk zijn van de bovenleidingspanning van de buurnetten.

Kan de minister deze aankoop toelichten? Welke extra investeringen zijn er nog nodig?

18.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS wil een raamovereenkomst afsluiten voor een vloot elektrische motorstellen voor een totaal van 170.000 zitplaatsen. Een deel daarvan zal uit batterijtreinen bestaan. De diesellocomotieven zullen tegen het einde van het openbaredienstcontract hun geplande levensduur bereiken en stelselmatig worden vervangen door elektrisch aangedreven materieel, hetzij via de bovenleiding, hetzij via batterijen.

Voor de inzet van batterijtreinen moet in laadpunten langs het spoor worden geïnvesteerd. Er kunnen ook batterijopslagsystemen nodig zijn en aanpassingen aan de bovenleiding. Dit alles zal afhangen van de omvang van het project en van de geografische spreiding.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De per trein afgelegde persoonkilometers" (55036868C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Uit gegevens van Statistiek Vlaanderen blijkt dat er in 2021 4,3 miljard persoonkilometers per spoor werden afgelegd in het Vlaams Gewest.

Hoeveel persoonkilometers werden er in de afgelopen vijf jaar per spoor afgelegd? Hoeveel bedroeg het jaarlijkse aantal tonkilometer op onze spoorwegen in de afgelopen vijf jaar? Hoeveel staat Infrabel met de uitwerking van het project inzake geolocatie? Is de minister bereid meer openheid te bieden over de beschikbare netcapaciteit en de knelpunten, zodat we kunnen nagaan welke infrastructuurinvesteringen prioritair zijn?

d'infrastructure?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): En tant qu'entreprise publique nationale, la SNCB n'opère aucune distinction sur la base des régions. Lorsqu'un train roule entre Eupen et Ostende, par exemple, la SNCB ne consigne aucune information permettant de connaître le nombre de kilomètres qu'un client a parcourus sur le territoire de telle ou telle région. Par conséquent, elle ne possède pas de données régionales relatives au nombre de kilomètres parcourus par les voyageurs et il lui est également impossible d'effectuer de tels calculs. Ces informations n'apporteraient d'ailleurs rien au débat public.

Je fournirai par écrit les données relatives au transport de marchandises, ventilées par région.

Les données de géolocalisation sont disponibles sur le site *opendata* d'Infrabel. Plusieurs autres projets relatifs à la géolocalisation sont en chantier.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ces informations apporteraient assurément quelque chose au débat public. Elles permettraient en effet de vérifier la fréquence à laquelle certains trajets sont empruntés et d'en définir le taux de couverture des coûts. Actuellement, le Parlement ne dispose que de peu d'informations pour estimer la pertinence financière de certains investissements de la SNCB.

Il n'est pas exact non plus que la SNCB ne puisse pas calculer le nombre de voyageurs-kilomètres. Jusqu'à il y a dix ans, Statistiek Vlaanderen recevait ces données, mais à présent, tout à coup, cela ne serait-il plus possible? Grâce au contrôle numérique des tickets, ce calcul devrait poser encore moins de problèmes aujourd'hui. Je soupçonne que la SNCB ne veut pas divulguer ces informations, l'énième signal que l'entreprise supprime progressivement la transparence vis-à-vis du Parlement. Une raison de plus pour renforcer la publicité de l'administration au sein de la SNCB, qui par ailleurs fait l'objet d'une proposition de loi que nous avons déposée.

L'incident est clos.

20 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cahier des charges de la vente du terrain des anciens ateliers SNCB de Bertrix" (55036894C)

20.01 Benoît Piedboeuf (MR): *Il a été suggéré au responsable immobilier de la SNCB d'insérer, dans le cahier spécial des charges de la vente des anciens ateliers SNCB de Bertrix, une clause donnant priorité aux offres en relation directe avec le*

19.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS maakt als nationaal overheidsbedrijf geen onderscheid op basis van de regio's. Wanneer een trein van Eupen naar Oostende rijdt, houdt zij bijvoorbeeld niet bij hoeveel kilometers een klant heeft afgelegd over het grondgebied van een bepaald gewest. Ze beschikt bijgevolg niet over regionale data inzake het afgelegde aantal reizigerskilometers en kan die ook onmogelijk berekenen. Die informatie zou trouwens niets toevoegen aan het publieke debat.

De gegevens over het goederenvervoer, gespecificeerd per gewest, zal ik schriftelijk bezorgen.

De geolokalisatiegegevens zijn beschikbaar op de opendatasite van Infrabel. Verschillende andere projecten met betrekking tot geolokalisatie zijn in ontwikkeling.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): Die informatie zou wel degelijk iets toevoegen aan het publieke debat. Zo kan men immers nagaan hoe vaak trajecten worden gebruikt en wat daarvan de kostendekkingsgraad is. Vandaag beschikt het Parlement over te weinig informatie om de financiële opportuniteit van bepaalde investeringen van de NMBS in te schatten.

Ook klopt het niet dat de NMBS het aantal reizigerskilometers niet kan berekenen. Tot tien jaar geleden kreeg Statistiek Vlaanderen die gegevens toegestuurd, maar nu zou dat ineens niet meer kunnen? Met de digitale controle van vervoersbewijzen moet dat vandaag zelfs nog gemakkelijker zijn. Ik vermoed dat de NMBS die info niet wil vrijgeven, een zoveelste signaal dat het bedrijf de transparantie ten aanzien van het Parlement afbouwt. En bovendien een zoveelste reden om de openbaarheid van bestuur bij de NMBS te versterken, waarvoor wij trouwens een wetsvoorstel hebben ingediend.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het bestek voor de verkoop van het terrein van de voormalige NMBS-werkplaats in Bertrix" (55036894C)

20.01 Benoît Piedboeuf (MR): *De vastgoedverantwoordelijke van de NMBS kreeg de suggestie om in het bijzonder bestek voor de verkoop van het terrein van de voormalige NMBS-werkplaats in Bertrix te bedingen dat er voorrang*

secteur ferroviaire. Mais sa mission est de maximiser le prix de vente. Une offre ferroviaire ne rivalisera pas avec celle de la promotion immobilière. Or, il faut aussi trouver de l'espace pour l'industrie ferroviaire. Quelle est votre position?

wordt gegeven aan offertes die rechtstreeks verband houden met de spoorwegsector. De opdracht van die verantwoordelijke is echter de verkoopprijs zoveel mogelijk op te drijven. Offertes vanuit de spoorwegsector kunnen niet op tegen offertes van projectontwikkelaars. Er moet echter ook ruimte zijn voor industrie die verband houdt met of ontsloten wordt via de spoorwegen. Wat is uw standpunt ter zake?

[20.02] Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La SNCB va évaluer les terrains concernés. Par la loi, elle doit respecter les principes d'égalité, de non-discrimination et de transparence lors de la vente de ses biens. Les balises pour l'occupation du site relèvent de la commune et de la Région en fonction des règles d'urbanisme.

[20.02] Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS zal de betrokken terreinen taxeren. Ze is er wettelijk toe verplicht de beginselen van gelijkheid, non-discriminatie en transparantie toe te passen bij de verkoop van haar eigendommen. De gemeente en het Gewest bepalen de voorwaarden voor het gebruik van de site op grond van de stedenbouwkundige voorschriften.

Je suis favorable à la reconversion industrielle de sites ferroviaires mais cela ne relève que de la gestion autonome des entreprises publiques.

Ik sta positief tegenover het idee om spoorwegsites tot industrieterreinen om te vormen, maar dat valt volledig onder het autonome beheer van de overheidsbedrijven.

[20.03] Benoît Piedboeuf (MR): En quoi la commune est-elle impliquée? Il s'agit de définir si on vend au plus offrant ou si on envisage les intérêts potentiels d'entreprises ferroviaires.

[20.03] Benoît Piedboeuf (MR): Waarom speelt de gemeente hierin een rol? Er moet bepaald worden of men aan de hoogste bieder verkoopt of rekening houdt met de potentiële belangen van industriebedrijven in de spoorwegsector.

La SNCB et Infrabel devraient veiller au maintien d'un tissu ferroviaire dans le pays et rédiger un cahier des charges en ce sens.

De NMBS en Infrabel zouden moeten toezien op het behoud van een weefsel van industriebedrijven in de spoorwegsector in ons land en een bestek in die zin moeten opstellen.

[20.04] Georges Gilkinet, ministre (*en français*): En tant que bourgmestre, vous savez que ce sont les communes qui affectent un terrain en zone à bâtir, en zone industrielle ou autre zone.

[20.04] Minister Georges Gilkinet (Frans): Als burgemeester weet u dat de gemeenten bevoegd zijn om te bepalen of een terrein bestemd wordt tot woongebied, industriegebied of een ander gebied.

[20.05] Benoît Piedboeuf (MR): Mais le promoteur achètera le terrain avant de travailler à une notification de plan de secteur. Si c'est vendu à une entreprise ferroviaire, il n'y aura pas de problème. Si elle est confrontée à des promoteurs immobiliers, nous perdrons les entreprises ferroviaires qui essayent déjà de s'installer au Grand-Duché.

[20.05] Benoît Piedboeuf (MR): De projectontwikkelaar koopt echter eerst het terrein en maakt dan pas werk van de formaliteiten in verband met het gewestplan. Als het terrein verkocht wordt aan een bedrijf in de spoorwegsector, is er geen probleem. Als ze te maken krijgt met projectontwikkelaars, zouden we de bedrijven in de spoorwegsector die al proberen om zich in het Groothertogdom te vestigen, verliezen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55036988C de Mme Depraetere est reportée.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55036988C van mevrouw Depraetere wordt uitgesteld.

[21] Questions jointes de
- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les mesures en faveur de transports ferroviaires sûrs pendant les mois d'été" (55036998C)

[21] Samengevoegde vragen van
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "Maatregelen voor een veilig spoorvervoer tijdens de zomermaanden" (55036998C)

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains vers la côte" (55037053C)**

21.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Par beau temps, des jeunes bruxellois se rendent régulièrement dans les domaines récréatifs, comme celui de Blaarmeersen à Gand.

Une concertation portant sur un meilleur suivi des déplacements depuis et vers les domaines récréatifs et vers la côte a-t-elle eu lieu? Quelles autres mesures la SNCB prend-elle pour assurer la sécurité des passagers et du personnel durant les mois d'été? Le Security Operations Center assurera-t-il le suivi des déplacements? Quels accords ont été conclus avec les zones locales? La SNCB veut-elle pouvoir consulter la liste noire des fauteurs de trouble afin de pouvoir mieux anticiper d'éventuelles agressions dans les trains et les gares?

21.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Le ministre peut-il commenter l'offre de trains supplémentaires vers la côte par beau temps? Est-il possible de prévoir de nouvelles liaisons vers la côte, par exemple au départ de la Campine du Nord ou des provinces du Limbourg et du Hainaut?

21.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Nous travaillons en bonne coopération avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur afin de garantir la sécurité des déplacements en train. La police locale est responsable des domaines récréatifs situés dans sa zone. Les zones locales sont informées de la présence de voyageurs présentant un comportement à risque, par l'intermédiaire du Centre des Opérations de Sécurité ainsi que des centres de communication et d'information. La communication s'effectue également en sens inverse, lorsque les voyageurs sont sur le chemin du retour vers la gare.

Des concertations locales sont organisées chaque semaine. En mars, la SNCB a participé à une concertation sur les nuisances dans les domaines récréatifs, organisée à l'initiative du gouverneur d'Anvers. Une réunion intermédiaire de suivi est prévue.

En juillet et en août, 9 trains supplémentaires sont prévus vers le littoral en semaine. Si les prévisions météorologiques sont bonnes, 4 trains seront ajoutés. Le week-end, on prévoit toujours 17 trains supplémentaires et 6 trains additionnels par beau temps. Le matériel provient principalement de trains P qui ne circulent pas durant l'été. La planification du personnel se fera en temps et en heure. On aura recours à du personnel supplémentaire pour les trains circulant par beau

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinen naar de kust" (55037053C)**

21.01 **Tomas Roggeman** (N-VA): Bij mooi weer zakken Brusselse jongeren geregeld af naar recreatiegebieden zoals de Blaarmeersen in Gent.

Is er overleg gepleegd over een betere opvolging van de verplaatsingen van en naar de recreatiedomeinen en naar de kust? Welke andere maatregelen neemt de NMBS om de veiligheid van de passagiers en het personeel te verzekeren tijdens de zomermaanden? Zal het Security Operations Center instaan voor de opvolging van de verplaatsingen? Welke afspraken zijn er gemaakt met de lokale zones? Wil de NMBS inzage krijgen in de zwarte lijst van amokmakers om beter te kunnen anticiperen op mogelijke agressie op de treinen en in de stations?

21.02 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Kan de minister het aanbod van extra treinen naar de kust bij zonnig weer toelichten? Is het mogelijk om in nieuwe verbindingen naar de kust te voorzien, bijvoorbeeld vanuit de Noorderkempen of vanuit de provincies Limburg en Henegouwen?

21.03 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Wij werken goed samen met de ministers van Justitie en van Binnenlandse zaken om voor veilig treinverkeer te zorgen. De lokale politie is verantwoordelijk voor de recreatiegebieden binnen hun zone. Via het Security Operations Center en de communicatie- en informatiecentra worden de lokale zones geïnformeerd over reizigers met risicogedrag. De communicatie gebeurt ook in omgekeerde richting, bij de terugkeer van de reizigers naar het station.

Er is wekelijks lokaal overleg. In maart was de NMBS aanwezig op een overleg over de overlast op recreatiegebieden op initiatief van de Antwerpse gouverneur. Er staat een tussentijdse opvolgingsvergadering gepland.

In juli en augustus zijn er op weekdays standaard 9 extra treinen naar de kust. Als er mooi weer wordt voorspeld, komen daar nog eens 4 treinen bij. Tijdens weekends zijn er standaard 17 extra treinen, plus 6 bij mooi weer. Het materieel voor deze extra treinen komt vooral van P-treinen die niet rijden tijdens de zomer. Het personeel wordt op tijd ingepland. Voor de mooiweertreinen wordt er extra personeel ingezet.

temps.

21.04 Tomas Roggeman (N-VA): Une bonne communication est importante, mais cela ne suffit pas. Il faut investir davantage dans la prévention. Je recommande de demander la liste noire des auteurs de troubles au Security Operations Center afin de mieux anticiper les risques potentiels.

21.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre n'a pas précisé si d'autres liaisons vers la côte étaient possibles, mais l'extension du nombre de trains en direction de la mer doit en tout cas être saluée.

L'incident est clos.

22 Question de Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vidéosurveillance des parkings pour vélos dans les gares gantoises" (55037022C)

22.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Le nombre de vols de vélo à Gand est en constante augmentation, surtout aux gares de Gand-Dampoort et de Gand-Saint-Pierre. Pour cette raison, la ville de Gand avait déjà prévu une concertation avec la police et la SNCB concernant une vidéosurveillance supplémentaire dans les garages à vélos des gares gantoises.

Quels sont les résultats de cette concertation? Quand les caméras de surveillance supplémentaires seront-elles installées et de combien de caméras s'agit-il? La SNCB envisage-t-elle encore d'autres initiatives en matière de sécurité?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En ce qui concerne la gare de Gand-Dampoort, la SNCB a réalisé une étude au terme de laquelle l'image de plusieurs caméras existantes a été optimisée. À Gand-Saint-Pierre, des caméras ont été réorientées afin d'avoir une meilleure vue sur les angles morts.

La concertation et la collaboration avec la police gantoise ont également débouché sur des initiatives telles que la fourniture aux services de police des plans des parkings pour vélos et des images des télévisions en circuit fermé y afférentes ainsi qu'une demande plus ciblée des images. La SNCB a demandé à la police de lui transmettre les moments à haut risque en vue de prendre des mesures ciblées et d'assurer un monitoring en temps réel pour pouvoir interpellier les auteurs. La SNCB a collaboré à la semaine de sensibilisation au vol de vélos qui s'est tenue du 24 au 28 avril et durant laquelle une action d'identification des vélos à l'aide d'un label a été organisée dans les gares de Gand-Saint-Pierre

21.04 Tomas Roggeman (N-VA): Goede communicatie is belangrijk, maar dat is niet genoeg. Er moet meer werk worden gemaakt van preventie. Ik raad aan om de zwarte lijst van amokmakers op te vragen bij het Security Operations Center opdat er beter kan worden geanticipeerd op potentiële risico's.

21.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister heeft niet gezegd of er andere verbindingen naar de kust mogelijk zijn, maar de uitbreiding van het aantal treinen naar zee is in elk geval een goede zaak.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De camerabewaking aan NMBS-fietsstallingen in de Gentse treinstations" (55037022C)

22.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Het aantal fietsdiefstallen in Gent stijgt voortdurend, vooral aan de stations van Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters. De stad Gent had daarom eerder al een overleg ingepland met de politie en de NMBS over extra camerabewaking aan de fietsstallingen van de Gentse treinstations.

Wat was de uitkomst van dat overleg? Wanneer komt die extra camerabewaking er en om hoeveel camera's gaat het? Denkt de NMBS nog aan andere beveiligingsinitiatieven?

22.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Voor Gent-Dampoort heeft de NMBS een studie uitgevoerd, waarna het beeld van enkele bestaande camera's werd geoptimaliseerd. In Gent-Sint-Pieters werden camera's geheroriënteerd om dode hoeken beter in beeld te brengen.

Het overleg en de samenwerking met de Gentse politie leverde ook initiatieven op als het bezorgen van de plannen van de fietsenstallingen en bijhorende *closed-circuit television* aan de politiediensten en een gerichtere opvraging van de beelden. De NMBS heeft de politie gevraagd om momenten van hoog risico door te geven met het oog op gerichte acties en realtime monitoring om daders te kunnen vatten. De NMBS heeft meegewerkt aan de sensibiliseringsweek tussen 24 en 28 april rond fietsdiefstal, waarbij een fietslabelactie aan Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort werd georganiseerd.

et de Gand-Dampoort.

La SNCB analyse actuellement quelle nouvelle technologie serait susceptible d'améliorer la sécurité des parkings. L'entreprise souhaite également sensibiliser les propriétaires à sécuriser leur vélo. Par ailleurs, nous sommes également parvenus à un accord avec les régions concernant un registre central des vélos dénommé MyBike.

22.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Le bourgmestre a également évoqué l'installation de nouvelles caméras, mais je n'en ai absolument pas entendu parler ici. Il est tout de même possible d'installer des caméras supplémentaires aux abords des gares dans l'attente de l'analyse des études sur les nouvelles technologies, non?

L'incident est clos.

23 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réorganisation de la SNCB" (55037051C)

23.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Lors de l'audition du 31 mai, la volonté de réduire le personnel dans les gares a été évoquée tant par la SNCB que par les représentants syndicaux.

Est-ce exact et qu'en pense le ministre? Peut-il garantir l'emploi et les services pour les années à venir?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le financement des chemins de fer, et donc du personnel, n'a jamais été aussi important que ces dernières années. Le personnel représente la pierre angulaire des services quotidiens et des recrutements massifs de personnel opérationnel sont actuellement en cours à la SNCB et chez Infrabel. L'emploi dans le secteur ferroviaire est donc plus que jamais garanti.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ce n'est pas du tout une réponse à ma question, qui portait sur les préoccupations du personnel relatives à la volonté de réduire les effectifs dans les gares. Nous souhaitons qu'il y ait du personnel dans les gares parce que nous avons besoin de gares et de guichets vivants, où le personnel est au service des voyageurs.

L'incident est clos.

24 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La piètre qualité du service offert par la SNCB aux personnes à mobilité réduite" (55037052C)

De NMBS analyseert welke nieuwe technologie de veiligheid van parkings kan verbeteren en het bedrijf wil fietseigenaars sensibiliseren om fietsen te beveiligen. Bovendien hebben we een akkoord met de regio's over een centraal fietsregister, MyBike.

22.03 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): De burgemeester sprak ook over nieuwe camera's, iets waarover ik hier niets heb gehoord. In afwachting van de analyse van studies over nieuwe technologieën kunnen toch extra camera's worden geplaatst aan de stations?

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De reorganisatie bij de NMBS" (55037051C)

23.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Tijdens de hoorzitting van 31 mei kregen we zowel van de NMBS als van de vakbondsvertegenwoordigers te horen dat men het personeel in de stations verder wil afbouwen.

Klopt dat en wat vindt de minister daarvan? Kan hij de tewerkstelling en de dienstverlening garanderen voor de komende jaren?

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er is nog nooit zoveel geld vrijgemaakt voor de spoorwegen, en dus ook voor het personeel, als in de afgelopen jaren. Het personeel vormt de hoeksteen van de dagelijkse dienstverlening en er lopen nu massale aanwervingen van operationeel personeel bij de NMBS en Infrabel. De tewerkstelling bij de spoorwegen is dus meer dan ooit gegarandeerd.

23.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dat is helemaal geen antwoord op mijn vraag die ging over de bezorgdheid van het personeel dat men in de stations met minder personeel wil werken. Wij willen dat er personeel is in de stations, want we hebben levendige loketten en stations nodig, waar het personeel ten dienste staat van de treinreizigers.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De slechte dienstverlening van de NMBS tegenover personen met een beperking" (55037052C)

24.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Pour les porteurs d'un handicap, prendre le train demeure complexe. Lorsque ces personnes ne parviennent pas à monter dans le train ou qu'aucune assistance n'est disponible, la SNCB a recours à des services de taxi pour les transporter d'une gare à l'autre.

Combien de fois la SNCB a-t-elle dû faire appel à un service de taxi au cours du premier trimestre de cette année? Combien de fois est-ce arrivé en 2022? Quel a été le coût de ce service? Combien de demandes d'assistance la SNCB a-t-elle reçues en 2022 et au cours du premier trimestre de 2023? Quel pourcentage de ces demandes la SNCB a-t-elle dû refuser?

24.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En 2022, la SNCB a dû recourir à un service de taxis à 1 825 reprises, contre 490 au premier trimestre 2023. En 2022, ce service de taxis a coûté 312 153 euros. La SNCB a reçu 4 835 demandes pour toutes sortes d'assistance.

L'amélioration accrue de l'accessibilité autonome des gares constitue une priorité absolue de ma politique. Cette mesure figure dans les nouveaux contrats conclus avec la SNCB et Infrabel. Je renvoie également à SNCB Assist, la nouvelle application visant à faciliter les demandes d'assistance pour les personnes à mobilité réduite.

24.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je sais que l'accessibilité est importante pour le ministre, mais nous n'enregistrons pas de bons résultats dans ce domaine. Il me semble bizarre que, contrairement aux services de taxis, la SNCB puisse refuser des demandes d'assistance. Comment est-ce possible? Dans un pays riche comme le nôtre, les personnes handicapées devraient pouvoir prendre le train en toute autonomie. Cela devrait aller de soi.

L'incident est clos.

25 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation de l'interdiction de fumer sur les quais de gare" (55037126C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le respect de l'interdiction de fumer dans les gares et sur les quais" (55037170C)

25.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Comment le ministre évalue-t-il l'interdiction de fumer sur les quais instaurée le 1^{er} janvier 2023? Comment la SNCB évalue-t-elle cette interdiction? Est-elle respectée? Les voyageurs et/ou le personnel ont-ils été consultés? Quelle en est l'incidence sur le nettoyage des quais? Combien de sanctions

24.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De trein nemen met een beperking geeft nog steeds veel problemen. De NMBS gebruikt taxidiensten om personen met een beperking van het ene station naar het andere te brengen als zij niet op de trein kunnen stappen of als er geen assistentie beschikbaar is.

Hoe vaak heeft de NMBS een taxidienst moeten inzetten in het eerste kwartaal van dit jaar? Hoe vaak gebeurde dat in 2022? Wat was de kostprijs daarvan? Hoeveel assistentieaanvragen kreeg de NMBS in 2022 en in het eerste kwartaal van 2023? Hoeveel procent van die aanvragen heeft de NMBS moeten weigeren?

24.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In 2022 moest de NMBS 1.825 keer een beroep doen op een taxidienst. In het eerste kwartaal van 2023 gebeurde dat 490 keer. In 2022 kostte dat 312.153 euro. De NMBS ontving in 2022 4.835 aanvragen voor alle soorten bijstand.

Een verdere verbetering van de autonome toegankelijkheid van stations is een absolute prioriteit van mijn beleid. Ze staat in de nieuwe contracten met de NMBS en Infrabel. Ik verwijs ook naar NMBS Assist, de nieuwe app die assistentieaanvragen moet vereenvoudigen voor personen met een beperkte mobiliteit.

24.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik weet dat de minister de toegankelijkheid belangrijk vindt, maar toch doen we het niet goed. Ik vind het vreemd dat de NMBS assistentieaanvragen kan weigeren en taxidiensten dan weer niet. Hoe komt dat? In een rijk land als het onze, zou het evident moeten zijn dat mensen met een beperking zelfstandig de trein kunnen nemen.

Het incident is gesloten.

25 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van de rookvrije perrons" (55037126C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De handhaving van het rookverbod in stations en op perrons" (55037170C)

25.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Hoe evalueert de minister het rookverbod op de perrons dat op 1 januari 2023 werd ingevoerd? Hoe evalueert de NMBS het verbod? Wordt het goed nageleefd? Werden de reizigers en/of het personeel bevraagd? Wat is de impact op de schoonmaak van de perrons? Hoeveel administratieve sancties werden er al

administratives ont déjà été infligées aux opgelegd tegen overtreders?
contrevenants?

25.02 Tomas Roggeman (N-VA): Combien de personnes ont déjà été surprises en train de fumer sur les quais en violation de l'interdiction? Veuillez ventiler ce chiffre entre les voyageurs et le personnel et par gare. Comment la politique de sanction est-elle appliquée exactement? Combien d'amendes ou autres sanctions ont été infligées et pour quel montant? Le ministre évalue-t-il positivement la mesure?

25.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): De janvier à mars 2023, les voyageurs ont été sensibilisés à l'interdiction de fumer sur les quais et dans les gares, et depuis avril, des procès-verbaux sont dressés en cas d'infraction, un millier à ce jour. En cas d'identification correcte, une procédure d'amende administrative est entamée. Sur les procès-verbaux, aucune distinction n'est établie entre les voyageurs et le personnel, dès lors que la loi s'applique à tous.

Ainsi, chaque mois depuis avril, environ 500 procès-verbaux ont été dressés pour un peu moins de 19 millions de voyageurs en train. Le délai légal entre la constatation et l'amende administrative doit être respecté. Il est encore trop tôt pour une analyse des sanctions ou du nettoyage des quais, mais la première impression est déjà positive. Quant à la présence de fumeurs à l'entrée et à la sortie des gares, la SNCB n'a pas pu constater de changement significatif.

25.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La sensibilisation a évidemment son importance et il faut continuer à investir dans ce domaine. Il s'agit d'une règle claire. J'espère que l'on est également conscient du fait que chacun doit pouvoir attendre le train sur le quai sans craindre pour sa santé. Je comprends qu'il est trop tôt pour effectuer des analyses et je reviendrai sur cette question en fin d'année.

25.05 Tomas Roggeman (N-VA): Pour notre part, nous n'avons pas soutenu cette mesure. On parle ici de fumer en plein air. D'ailleurs, cette interdiction n'incite pas à arrêter de fumer mais augmente la concentration de fumeurs aux entrées et aux sorties, comme je peux le constater chaque jour. Je trouve que 1 000 procès-verbaux est un nombre élevé et j'estime qu'il s'agit là d'une forme de paternalisme à outrance.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55037171C de Mme Zanchetta est reportée.

26 Questions jointes de

25.02 Tomas Roggeman (N-VA): Hoeveel personen werden al betrapt op een overtreding van het rookverbod op perrons, graag uitgesplitst tussen reizigers, personeel en per station? Hoe wordt het sanctiebeleid precies toegepast? Hoeveel boetes of andere sancties werden er opgelegd en voor welk bedrag? Evalueert de minister de maatregel positief?

25.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Van januari tot en met maart 2023 werden de reizigers gesensibiliseerd over het rookverbod op de perrons en in de stations en sinds april worden er in geval van inbreuken pv's opgesteld, tot nu toe een duizendtal. Bij een correcte identificatie wordt een administratief boeteproces opgestart. Op de pv's wordt geen onderscheid gemaakt tussen reizigers en personeel, de wet geldt immers voor iedereen.

Maandelijks werden dus sinds april ongeveer 500 pv's opgesteld op een kleine 19 miljoen treinreizigers. De wettelijke doorlooptijd tussen de vaststelling en de administratieve boete moet daarbij gerespecteerd worden. Voor een analyse van de sancties of van de schoonmaak van de perrons is het nog te vroeg, maar de eerste indruk is alvast positief. Wat de aanwezigheid van rokers aan de in- en uitgangen van de stations betreft, kon de NMBS geen significante verandering vaststellen.

25.04 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Sensibilisering is natuurlijk belangrijk en daarop moet blijvend worden ingezet. Het is een duidelijke regel. Ik hoop dat men beseft dat iedereen op het perron op een gezonde manier op de trein moet kunnen wachten. Ik begrijp dat het te vroeg is voor analyses en kom hier eind dit jaar op terug.

25.05 Tomas Roggeman (N-VA): Zelf hebben wij deze maatregel niet gesteund. Het gaat hier over roken in de openlucht. Het verbod zet overigens niet aan om te stoppen met roken, maar verhoogt de concentratie van rokers aan de in- en uitgangen, wat ik zelf dagelijks kan vaststellen. Ik vind 1.000 pv's wel veel en voor mij gaat het om te veel betutteling.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55037171C van mevrouw Zanchetta wordt uitgesteld.

26 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation en ce qui concerne le permis de conduire à points" (55037216C)
 - Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis à points" (55037298C)
 - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le permis à points" (55037327C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende het rijbewijs met punten" (55037216C)
 - Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rijbewijs met punten" (55037298C)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het puntenrijbewijs" (55037327C)

26.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Ces dernières semaines, nous avons pu lire dans la presse francophone que le permis de conduire à points était mort et enterré. Cela va toutefois à l'encontre de l'objectif, prévu par l'accord de gouvernement, consistant à adopter une approche structurelle de la récidive persistante sur la base de cet outil.

26.01 Jef Van den Bergh (cd&v): In de Franstalige pers konden we de afgelopen weken lezen dat het rijbewijs met punten dood en begraven zou zijn. Dat gaat nochtans in tegen de expliciete doelstelling in het regeerakkoord om hardnekkige recidive via dat instrument structureel aan te pakken.

Je me demande pourquoi certains partis s'opposent au permis de conduire à points. J'ai le sentiment qu'un certain climat ne reflétant pas la réalité a été créé autour de cette thématique. Le permis de conduire à points est avant tout un outil de prévention et de sensibilisation, qui incite le conducteur ou la conductrice à surveiller son comportement au volant. Après quelques infractions, le nombre de points commence en effet à s'accumuler.

Ik vraag mij af waarom sommige partijen zich verzetten tegen het rijbewijs met punten. Ik heb het gevoel dat daarover een bepaalde sfeer is gecreëerd die niet overeenstemt met de realiteit. Het rijbewijs met punten is in de eerste plaats een preventief en sensibiliserend instrument, dat de chauffeur erop wijst dat hij op zijn verkeersgedrag moet letten. Na enkele overtredingen begint het aantal punten zich immers op te stapelen.

Certes, il existe un moyen de pression, à savoir le retrait du permis de conduire lorsque l'on totalise trop de points.

Weliswaar is er ook een stok achter de deur, namelijk de intrekking van het rijbewijs bij het behalen van al te veel punten.

En revanche, dans la perception, il est présenté comme extrêmement répressif, ce qui le rendrait difficilement vendable dans la partie wallonne du pays. Pour des raisons électorales, il semblerait que l'on ne veuille pas pousser la réflexion. Pourtant, j'ai lu dans une résolution du PS qu'il souhaite lui aussi se concentrer davantage sur la sensibilisation et la prévention. Le permis de conduire à points s'y prête parfaitement.

In de perceptie wordt het daarentegen als uitermate repressief voorgesteld, waardoor het in het Waalse landsgedeelte moeilijk verkoopbaar zou zijn. Wegens electorale motieven lijkt men hierover niet verder te willen nadenken. Ik lees nochtans in een resolutie van de PS dat ook zij meer willen inzetten op sensibilisering en preventie. Het rijbewijs met punten is daarvoor uitermate geschikt.

Selon certaines informations, une proposition alternative du PS et du MR concernant une base de données pour détecter les récidives a été discutée au sein du gouvernement. Cependant, ce qui devrait se produire une fois que la récidive a été détectée et enregistrée ne figure pas dans la proposition.

Naar verluidt zou binnen de regering een alternatief voorstel van de PS en de MR zijn besproken over een databank om recidive te kunnen detecteren. Wat er moet gebeuren eens die recidive correct is gedetecteerd en geregistreerd, staat echter niet in het voorstel.

Nous pourrions laisser la constatation de la récidive aux juges de police, qui pourraient imposer des peines plus sévères sur cette base. Toutefois, nous dépendrions alors de la charge de travail et du bon vouloir d'un juge de police d'accorder la priorité à cette question. Un permis de conduire à points est un système beaucoup plus réfléchi, plus clair et plus transparent, y compris pour les conducteurs et les conductrices, qui peuvent évaluer le risque sur la base de leurs points. Bref, je ne comprends pas l'aversion aveugle à l'égard du permis à points dans la partie francophone du pays.

We zouden het vaststellen van de recidive kunnen overlaten aan politierechters, die op basis daarvan extra zware straffen kunnen opleggen. Dan zijn we echter afhankelijk van de werklast en de wil van een politierechter om daaraan prioriteit te verlenen. Een rijbewijs met punten is dan toch een veel doordachter, helderder en transparanter systeem, ook voor de bestuurders, die zelf op basis van hun puntenaantal het risico kunnen inschatten. Kortom, ik kan de blinde afkeer van het rijbewijs met punten in het Franstalige landsgedeelte niet begrijpen.

Le ministre peut-il faire le point sur la situation? Cet objectif de l'accord de gouvernement peut-il encore être atteint?

26.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Tous les partis s'accordent sur la nécessité d'améliorer la sécurité routière. Des changements de comportement peuvent être obtenus en intégrant des formations dans la peine ou en confrontant les multirécidivistes à leur grand nombre d'infractions. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions bannir les comportements machistes de la circulation et rendre nos routes vraiment plus sûres. Pour nous, le permis à points constitue un outil important à cet effet. Il ne s'agit pas non plus d'une idée nouvelle, puisqu'elle est inscrite depuis plus de 30 ans dans la loi. De très nombreux pays européens ont déjà instauré ce système et des études ont démontré qu'il permettait de réduire le nombre de morts sur les routes.

Le ministre, conjointement avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice, a mis une proposition de compromis sur la table du gouvernement, mais il n'y a pas encore de fumée blanche. Il semble que deux partis du gouvernement évaluent différemment les avantages du permis à points.

Où en est-on? Quels efforts le ministre a-t-il fournis pour parvenir à un accord? Comment envisage-t-il l'avenir du permis à points?

26.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Il y a un an, Vias institute est venu nous expliquer qu'une personne qui, dans l'espace d'une année, commet pas moins de 38 infractions routières liées à la vitesse et à l'alcoolémie reçoit pour seule sanction une amende. Malheureusement, de nombreux chauffeurs paient leurs amendes avec le sourire et récidivent constamment. C'est pourquoi le permis à points constitue un système idéal: soit les chauffeurs adaptent leur comportement, soit ils sont déçus du droit de conduire. C'est pourquoi nous avons convenu dans l'accord de gouvernement d'étudier ce système, puis de l'instaurer. Cette étude a été fournie il y a un an et sa conclusion était très claire: "Vias institute recommande d'instaurer le système à points dans les plus brefs délais".

Le ministre a entre-temps déposé une proposition, mais le PS et le MR se braquent et ont complètement bloqué le dossier. Déjà 22 pays ont instauré cet outil, l'institut Vias affirme qu'il est nécessaire, mais ces deux partis s'entêtent dans leur refus. L'impasse est totale. Je propose d'examiner une proposition de loi de M. Van den Bergh au sein de cette commission et de chercher une majorité pour ce texte au sein de la Chambre. Je suppose que tous les partis gouvernementaux qui ont signé l'accord de

Kan de minister de stand van zaken schetsen? Kan deze doelstelling uit het regeerakkoord nog wel worden gerealiseerd?

26.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Alle partijen zijn het erover eens dat de verkeersveiligheid moet worden verbeterd. Gedragswijzigingen kan men verkrijgen door opleidingen op te nemen in de straf of door veelplegers met hun groot aantal overtredingen te confronteren. Alleen dan zullen we het machogedrag in het verkeer kunnen bannen en onze wegen echt veiliger maken. Voor ons is het rijbewijs met punten daartoe een belangrijk middel. Het is ook geen nieuw idee, want het staat al meer dan 30 jaar in de wet. Zeer veel Europese landen hebben het al en studies hebben aangetoond dat zo'n systeem het aantal verkeersdoden kan verminderen.

De minister heeft samen met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie een compromisvoorstel op de regeringstafel gelegd, maar is er nog geen witte rook. Twee regeringspartijen schatten de voordelen van een rijbewijs met punten blijkbaar anders in.

Wat is de stand van zaken? Welke inspanningen heeft de minister gedaan om tot een akkoord te komen? Hoe ziet hij de toekomst van het rijbewijs met punten?

26.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Vias institute kwam ons hier een jaar geleden vertellen dat iemand die op een jaar tijd maar liefst 38 verkeersovertredingen begaat op het vlak van snelheid en alcohol, toch geen andere straf krijgt dan een boete. En helaas zijn er heel wat chauffeurs die de boetes met de glimlach betalen en keer op keer in de fout blijven gaan. Daarom is het rijbewijs met punten een ideaal systeem: ofwel passen de chauffeurs hun gedrag aan, ofwel worden ze van de weg gehaald. Om die reden hebben we in het regeerakkoord afgesproken om het systeem te bestuderen en daarna ook in te voeren. Die studie werd een jaar geleden opgeleverd, en de conclusie was heel helder: "Vias institute beveelt aan om een puntensysteem zo snel mogelijk in te voeren."

De minister heeft intussen een voorstel ingediend, maar de PS en de MR hebben het dossier compleet geblokkeerd. Al 22 landen hebben het instrument ingevoerd, Vias institute zegt dat het noodzakelijk is, maar toch blijven die twee partijen weigeren. De impasse is totaal. Ik stel voor om een wetsvoorstel van de heer Van den Bergh in deze commissie te bespreken en daarvoor een meerderheid te zoeken in de Kamer. Ik ga ervan uit dat alle regeringspartijen die het regeerakkoord hebben ondertekend,

gouvernement adhéreront *in fine* au système à points. S'ils n'y adhèrent pas, j'espère que le permis de conduire à points verra tout de même le jour, dans l'intérêt de la sécurité de tout le monde.

Le ministre confirme-t-il que les négociations sont complètement au point mort? Soutient-il d'éventuelles initiatives parlementaires visant à instaurer encore un permis à points?

[26.04] Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il s'agit d'un sujet important dont l'unique objectif est d'améliorer la sécurité routière. Parmi les projets auxquels nous travaillons pour atteindre cet objectif figurent le permis à points et, plus généralement, le renforcement de la lutte contre la récidive en matière de conduite dangereuse.

La sécurité routière constitue une priorité absolue. Dès lors, je veux rendre nos routes plus sûres, notamment par le biais d'une lutte plus efficace et plus sévère contre la récidive.

En me basant sur une étude réalisée par l'institut Vias en juin 2022, j'ai élaboré un premier texte, conjointement avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur, visant à instaurer le permis à points. Après une discussion en novembre 2022, le texte a été remanié pour tenir compte de toutes les sensibilités. Début juin 2023, une deuxième version a été proposée. Celle-ci ne prenait par exemple en ligne de compte que les excès de vitesse de plus de 20 km/h et prévoyait un accès garanti à un juge.

Le texte de loi est prêt, mais force est de constater que le permis à points n'était pas soutenu par tous les membres de la majorité. Je conçois que cette réforme suscite des craintes, mais il est profondément regrettable qu'on utilise cet argument pour dissimuler les avancées enregistrées dans la lutte contre l'insécurité routière.

Vu le nombre de victimes de la route en Belgique, nous ne pouvons pas nous permettre de faire fi de ce problème. Le permis à points est un outil et non un but en soi, et d'autres actions sont nécessaires.

Des mesures existent déjà. Je pense au retrait de permis immédiat en cas de conduite sous influence à partir d'1,2 pour mille, à l'augmentation du nombre de contrôles de vitesse et au recours plus fréquent à des tests d'alcoolémie et d'usage de drogues en cas d'accident. Les amendes doivent également être davantage proportionnelles à l'importance de la vitesse excessive. Je souhaite également renforcer les actions en matière de lutte contre l'usage de drogues au volant, par exemple en interdisant la vente de gaz hilarant, et j'entends lutter contre

ultimement zullen instemmen met een puntensysteem. Als ze dat niet doen, hoop ik dat het rijbewijs met punten er toch komt, in het belang van de veiligheid van iedereen.

Bevestigt de minister dat de onderhandelingen compleet zijn vastgelopen? Steunt hij mogelijke parlementaire initiatieven om een puntenrijbewijs alsnog in te voeren?

[26.04] Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Dit is een belangrijk onderwerp dat als enig doel heeft de verkeersveiligheid te verbeteren. Naast andere projecten werken we daartoe ook aan een rijbewijs met punten en meer in het algemeen aan een betere bestrijding van recidive van een gevaarlijke houding achter het stuur.

Verkeersveiligheid is een absolute prioriteit. Daartoe wil ik onze wegen veiliger maken, in het bijzonder door een effectievere en strengere aanpak van recidive.

Op basis van een studie van Vias institute in juni 2022 heb ik met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken een eerste voorstel opgesteld om het rijbewijs met punten in te voeren. Na een bespreking in november 2022 volgde een herwerking om met alle gevoeligheden rekening te houden. Begin juni 2023 werd een tweede versie voorgesteld, waarbij bijvoorbeeld alleen snelheidsovertredingen van meer dan 20 kilometer per uur in rekening worden genomen, met de garantie van toegang tot een rechter.

De wettekst is helemaal klaar, maar ik moest vaststellen dat het puntensysteem niet de goedkeuring had van alle leden van de meerderheid. Ik begrijp dat deze hervorming angst oproept, maar ik betreurt ten eerste dat dit wordt misbruikt om de vordering in de strijd tegen de verkeersonveiligheid te verdoezelen.

Gezien het aantal verkeersslachtoffers in België kunnen we het ons niet veroorloven om het probleem te negeren. Het rijbewijs met punten is een middel, maar geen doel op zich en ook andere acties zijn nodig.

Er zijn al maatregelen, zoals de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs bij het rijden onder invloed vanaf 1,2 promille, meer snelheidscontroles en meer alcohol- en drugtests bij ongevallen. De boetes moeten ook meer in verhouding zijn tot de hoogte van de overdreven snelheid. Ik wil ook meer doen tegen drugsgebruik achter het stuur, bijvoorbeeld met een verbod op de verkoop van lachgas, en om de verheerlijking van te hard rijden tegen te gaan. Ik zal voorstellen blijven doen om recidive strenger aan te pakken, onder meer met

l'apologie de la vitesse. Je continuerai à faire des propositions en vue d'une approche plus sévère concernant les récidives, entre autres grâce à une identification plus facile et plus fiable des récidivistes par les tribunaux de police, un projet que je compte soumettre avant les vacances parlementaires d'été.

26.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Si nous ne continuons pas à miser sur le permis à points, il s'agira d'une importante occasion manquée. Tout un chacun est favorable à un accroissement de la sécurité routière. Je compte sur chaque parti pour contribuer à la recherche de mesures permettant d'atteindre cet objectif. Si la proposition de loi est portée à l'ordre du jour, nous disposerons d'une bonne occasion de mener un débat à ce sujet. Je voudrais que ceux qui ne soutiennent pas la poursuite des travaux sur le permis à point exposent leurs raisons.

Certains estiment qu'il serait plus efficace de lier les amendes aux revenus. Toutefois, les amendes seules resteront sans effet. Les juges de police sont sans cesse confrontés à des personnes sans revenus et dépourvus de biens. Ils n'ont aucune prise sur ces chauffeurs. Ces derniers doivent faire l'objet d'une autre approche.

Il a également été affirmé que le nombre de conducteurs sans permis valide augmenterait. Il est vrai qu'il s'agit d'un effet secondaire, mais celui-ci s'observe également pour d'autres mesures telles que l'éthylotest antidémarrage. Cet argument ne nous fera jamais avancer. Il a été prouvé que le permis à points était l'instrument par excellence pour améliorer la sécurité routière. Il doit constituer le bâton après la carotte et faire partie d'un système de prévention et de sensibilisation.

26.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La proposition du ministre est équitable. Il déploie de nombreux efforts pour instaurer le permis de conduire à points. Je m'adresse au MR et au PS. S'ils se préoccupent réellement de la sécurité routière – ce que je crois sincèrement – ils doivent soutenir cette proposition. J'espère qu'ils écouteront les arguments des experts et approuveront la proposition des ministres Gilkinet, Verlinden et Van Quickenborne.

26.07 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Le MR et le PS opposent leur veto au permis de conduire à points. Vooruit n'accepte pas un tel veto. Pour réduire drastiquement le nombre de morts sur nos routes, nous avons besoin du permis à points. Cela ressort d'une étude volumineuse réalisée par l'institut Vias et de la pratique dans 22 autres pays européens. Cette mesure figure dans l'accord de gouvernement. Nous n'accepterons pas que le projet de loi soit affaibli jusqu'à ne plus avoir aucun impact,

betrekking tot een gemakkelijkere en betere identificatie van de recidivisten door de politierechtbanken, wat ik voor het zomerreces op tafel wil leggen.

26.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Als we niet verder inzetten op het rijbewijs met punten, missen we een belangrijke kans. Iedereen is voor meer verkeersveiligheid. Ik reken erop dat alle partijen meezoeken naar maatregelen die ons verkeer veiliger maken. De agendering van het wetsvoorstel kan een goede aanleiding zijn om dat debat te voeren. Ik wil van de tegenstanders horen waarom men niet verder wil met het rijbewijs met punten.

Sommigen vonden de koppeling van de boetes aan het inkomen effectiever. Maar enkel boetes uitschrijven werkt niet. Politierechters worden keer op keer geconfronteerd met mensen zonder inkomen of bezittingen. Men heeft geen enkele vat op deze chauffeurs. Zij moeten op een andere manier worden aangepakt.

Dat meer mensen zonder geldig rijbewijs zullen rondrijden, wordt ook aangehaald. Dat is inderdaad een neveneffect. Maar dat geldt ook voor andere maatregelen, zoals een alcoholslot. Als dat het argument is, kunnen we niks meer doen. Dat een rijbewijs met punten hét instrument is om de verkeersveiligheid te verhogen, is aangetoond. Het moet een stok achter de deur zijn in een preventief en bewustmakend systeem.

26.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De minister legt een rechtvaardig voorstel op tafel. Hij trekt aan de kar om het rijbewijs met punten in te voeren. Ik richt me tot de MR en de PS. Als zij daadwerkelijk bekommerd zijn om de verkeersveiligheid – wat ik oprecht geloof – dan moeten ze hierin meegaan. Ik hoop dat zij de argumenten van de experts ter harte zullen nemen om het voorstel van de ministers Gilkinet, Verlinden en Van Quickenborne goed te keuren.

26.07 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De MR en de PS spreken hun veto uit tegen het rijbewijs met punten. Vooruit accepteert dat niet. Om het aantal verkeersdoden drastisch te doen dalen, hebben wij het rijbewijs met punten nodig. Dat blijkt uit een vuistdikke studie van Vias institute en uit de praktijk in 22 andere Europese landen. Het staat in het regeerakkoord. Wij zullen niet toestaan dat het wetsontwerp wordt afgezwakt tot het geen enkele impact meer heeft, om toch maar iedereen mee te

simplement pour obtenir l'adhésion de tous.

Le débat doit être mené au Parlement. J'aimerais entendre les arguments. Alors qu'on dénombre en moyenne 52 tués sur les routes par million d'habitants dans l'ensemble de l'Union européenne, ce taux est de 47 en Flandre et de 84 en Wallonie. Il n'y a que dans le sud de la Roumanie et dans l'est de la Pologne que la situation est pire qu'en Wallonie. Si le gouvernement ne parvient pas à un accord, le Parlement devra prendre ses responsabilités.

L'incident est clos.

27 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes de correspondance engendrés par le manque de ponctualité des trains" (55037292C)

27.01 Chanelle Bonaventure (PS): *Les trains en retard ou supprimés ont encore augmenté par rapport à 2022. En avril 2023, près d'un train sur sept a été retardé ou annulé. Entre Dolhain et Bruxelles, par exemple, des retards presque quotidiens entraînent des problèmes de correspondance à Verviers. En cette période d'examen, je pense aux problèmes que cela cause aux élèves et étudiants qui se rendent en train à leur école.*

Comment expliquez-vous cette dégradation de la ponctualité en 2023? Comment y remédieriez-vous? Le contrat de service public de la SNCB prévoit des indicateurs de performance et un système de bonus-malus, notamment, pour la ponctualité – qui doit être de 90 % – et le respect des correspondances. Où en est-on par rapport à ces objectifs? Comment la SNCB explique-t-elle les nombreux problèmes sur la liaison Dolhain-Bruxelles? Comment y améliorez la ponctualité?

27.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La ponctualité et la fiabilité des trains sont des priorités absolues pour moi et nos entreprises ferroviaires. Or le service n'est actuellement pas à la hauteur de ce que les voyageurs sont en droit d'attendre. L'évolution de la ponctualité et des suppressions de trains peut être suivie sur le site opendatainfrabel.be en toute transparence pour toutes les liaisons. Nous avons souvent débattu des causes des retards. Le matériel roulant vieillit et un train ne s'achète pas en claquant des doigts. Il s'agit aussi de l'intrusion de personnes sur les voies et du manque de personnel roulant. Des postes sont ouverts.

Pour améliorer la situation, évoquons l'arrivée des voitures M7 dans les prochains mois. Les firmes responsables de leur livraison accusent un retard en

krijgen.

Het debat moet in het Parlement worden gevoerd. Ik wil de argumenten wel eens horen. In de EU als geheel zijn er gemiddeld 52 verkeersdoden per miljoen inwoners, in Vlaanderen 47 en in Wallonië 84. Enkel in het zuiden van Roemenië en het oosten van Polen is de situatie erger dan in Wallonië. Als de regering er niet uit geraakt, dan moet het Parlement zijn verantwoordelijkheid nemen.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Problemen met aansluitingen door de gebrekkige stiptheid van de treinen" (55037292C)

27.01 Chanelle Bonaventure (PS): *Het aantal vertraagde of afgeschafte treinen is ten opzichte van 2022 nog verder toegenomen. In april 2023 reed er bijna één op de zeven treinen met vertraging of werd afgeschaft. Tussen Dolhain en Brussel bijvoorbeeld zorgen de bijna dagelijkse vertragingen voor problemen met de aansluitingen in Verviers. In deze examenperiode veroorzaakt dit problemen voor de leerlingen en studenten die met de trein naar hun onderwijsinstelling sporen.*

Hoe verklaart u die achteruitgang van de stiptheid in 2023? Hoe zult u daar iets aan doen? Het openbaredienstcontract van de NMBS voorziet in prestatie-indicatoren en een bonus-malussysteem, met name voor de stiptheid – die 90 % moet bedragen – en het garanderen van de aansluitingen. In welke mate werden die doelstellingen gehaald? Hoe verklaart NMBS de vele problemen op de verbinding Dolhain-Brussel? Hoe zult u de stiptheid op die verbinding verbeteren?

27.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Voor onze spoorwegbedrijven en mezelf zijn de stiptheid en bedrijfszekerheid van de treinen absoluut prioritair. De dienstverlening bereikt vooralsnog echter niet het niveau dat de reizigers mogen verwachten. De website opendatainfrabel.be biedt volledige transparantie over de evolutie van de stiptheidscijfers en het aantal afgeschafte treinen voor alle verbindingen. We hebben al vaak gesproken over de oorzaken van de vertragingen. Het rollend materieel veroudert en we kunnen geen trein aanschaffen met een vingerknip. Daarnaast zijn er nog de spoorlopers en het tekort aan rijdend personeel. Er werden vacatures uitgeschreven.

Om de situatie te verbeteren zullen er de komende maanden M7-rijtuigen geleverd worden. De firma's die verantwoordelijk zijn voor die leveringen, hebben

raison d'un contexte de pénurie internationale. En outre, la SNCB a lancé une campagne de recrutement pour 1 600 collaborateurs, principalement opérationnels. Enfin, avec Infrabel, nous réalisons anticipativement des travaux pour améliorer la robustesse du réseau, ce qui a un impact ponctuel sur les services.

La mise en vigueur des mesures structurelles prend du temps. J'ai donc demandé à la SNCB et à Infrabel d'appliquer un plan d'action à court terme pour améliorer la ponctualité. Securail travaille par exemple à la résolution du problème des vols de métaux avec la police fédérale. Il s'agit également de l'état du matériel roulant et des intrusions. Évoquons encore la lutte contre l'absentéisme des travailleurs ou la réduction des procédures de secours LINDA.

Enfin, le contrat de service public définit les missions et moyens alloués pour la période à venir. La SNCB et Infrabel disposent de moyens inédits pour atteindre les objectifs et valeurs cibles fixés. L'amélioration de la ponctualité et de la robustesse du service relève d'une priorité pour ces entreprises comme pour moi.

27.03 Chanelle Bonaventure (PS): Je soutiens l'engagement de nouvelles générations de cheminots. Ces retards ne sont pas le fait des travailleurs qui font de leur mieux pour honorer leur mission. Pour les navetteurs, il est inacceptable de prendre deux trains d'avance ou la voiture pour arriver à l'heure! Par ailleurs, les correspondances avec les bus doivent être établies en concertation avec les différents opérateurs.

L'incident est clos.

28 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les rames Arriva de la ligne Liège-Maastricht-Aix" (55037311C)

28.01 Chanelle Bonaventure (PS): Le 14 mars, vous annonciez le lancement prochain de la relation des "trois pays" qui assurera la jonction Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle, inaugurant la possibilité de relier directement les trois métropoles eurégionales.

Le 28 mars, vous confirmiez cette jonction pour décembre. De nouvelles automotrices appartenant à Arriva entreront alors en fonction. Mais il semble

door de context van internationale schaarste vertraging opgelopen. Bovendien heeft de NMBS een campagne gelanceerd om 1.600 – voornamelijk operationele – medewerkers aan te werven. Tot slot voeren we samen met Infrabel proactief werken uit om de robuustheid van het net te verbeteren, wat op bepaalde momenten een impact heeft op de dienstverlening.

De invoering van structurele maatregelen vergt tijd. Ik heb de NMBS en Infrabel dan ook gevraagd om op korte termijn een actieplan in praktijk te brengen om de stiptheid te verbeteren. Securail werkt bijvoorbeeld samen met de federale politie aan een oplossing voor het probleem van de metaaldiefstallen. Ook de staat van het rollend materieel en investeringen ter preventie van spoorlopen komen in dat actieplan voor. Tot slot vermeld ik in dat kader nog de strijd tegen het ziekteverzuim bij de werknemers en de vermindering van het aantal veiligheidsprocedures in het kader van de vertrekprocedure LINDA.

Ten slotte worden in het openbaredienstcontract de opdrachten en de daartoe uitgetrokken middelen voor de komende periode vastgelegd. De NMBS en Infrabel beschikken over ongekende middelen om de vooropgestelde doelstellingen en streefwaarden te realiseren. Het verbeteren van de stiptheid en de betrouwbaarheid van de dienstverlening is een prioriteit voor deze bedrijven, net zoals voor mij.

27.03 Chanelle Bonaventure (PS): Ik steun de aanwerving van nieuwe generaties spoorwegpersoneel. De personeelsleden zijn niet verantwoordelijk voor die vertragingen. Ze hun best doen om hun opdrachten uit te voeren. Voor de pendelaars is het onaanvaardbaar dat ze twee treinen vroeger of de auto moeten nemen om op tijd aan te komen! Voorts moet er met de verschillende operators bekeken worden hoe de aansluitingen met de bussen verbeterd kunnen worden.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Arrivatrestellen op de spoorlijn Luik-Maastricht-Aken" (55037311C)

28.01 Chanelle Bonaventure (PS): Op 14 maart kondigde u aan dat de 'drielandentrein' binnenkort tussen Luik, Maastricht en Aken zou rijden, waardoor er een rechtstreekse spoorverbinding tussen de drie euronale metropolen tot stand zou komen.

Op 28 maart bevestigde u dat die verbinding er in december zou zijn. Dan zullen er nieuwe Arrivatrestellen in dienst worden genomen. Naar

qu'elles ne permettraient pas aux accompagnateurs d'ouvrir et fermer eux-mêmes les portes du train (procédure LINDA), action qui incomberait désormais aux conducteurs.

Par ailleurs, la concertation sociale avec la SNCB sur les questions de répartition des tâches serait au point mort.

Quand exactement cette relation entrera-t-elle en service? Le matériel a-t-il été homologué par la European Railway Agency? Confirmez-vous que la procédure LINDA sera modifiée, impactant la répartition des tâches entre cheminots? Qu'en est-il de la concertation sociale au sein de la SNCB sur ces questions?

28.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je me réjouis du lancement prochain de ce train qui reliera ces trois régions transfrontalières très connectées et qui facilitera le quotidien des travailleurs et habitants circulant entre les trois pays. C'est aussi une avancée dans la construction culturelle et politique de l'Europe.

La date précise du lancement de ce train n'est pas encore connue, mais devrait se situer en décembre 2023.

La procédure de départ à appliquer par le personnel de la SNCB, tant sur le réseau Infrabel que ProRail est en cours d'analyse entre les Nederlandse spoorwegen, Arriva et la SNCB. Une fois les partenaires coordonnés, tout se fera dans l'ordre et aucun train ne partira sans que tout soit clair et que le personnel soit informé et formé.

L'homologation n'est pas de ma compétence, mais bien celle de l'European Union Agency for Railways (ERA).

28.03 Chanelle Bonaventure (PS): Nous comptons sur vous pour rétablir la concertation sociale actuellement en panne à la SNCB.

L'incident est clos.

29 Questions jointes de

- Emmanuel Burton à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'AR relatif au permis de conduire pour des camionnettes à moteur à hydrogène ou électrique" (55037239C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La conduite avec le permis B de camionnettes électriques jusqu'à 4 250 kg"

verluidt zouden de treinbegeleiders de deuren van de trein echter niet langer zelf kunnen openen en sluiten (de LINDA-procedure), zodat de treinbestuurders die handeling voortaan zouden moeten verrichten.

Bovendien zou het sociaal overleg met de NMBS over de taakverdeling vastgelopen zijn.

Wanneer precies zal die verbinding in gebruik genomen worden? Werd het materieel door het Spoorwegbureau van de Europese Unie gehomologeerd? Kunt u bevestigen dat de LINDA-procedure gewijzigd zal worden, wat een impact zal hebben op de taakverdeling tussen de spoorwegmedewerkers? Hoe staat het met het sociaal overleg bij de NMBS over deze kwesties?

28.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ik verheug me op de nakende ingebruikname van deze treinverbinding tussen drie grensgebieden met een grote interconnectiviteit, die het dagelijkse leven van de werknemers en inwoners die van het ene naar het andere land reizen zal vergemakkelijken. Het is ook een boost voor de culturele en politieke opbouw van Europa.

Er is nog geen concrete datum bekend voor de lancering van de Drielandentrein, maar een en ander zou in december 2023 van start gaan.

De vertrekprocedure die door het NMBS-personeel gevolgd zal moeten worden op het spoornet van Infrabel én van ProRail, wordt thans geanalyseerd door de NS, Arriva en de NMBS. Wanneer de partners dit onderling zullen hebben afgestemd, zal alles ordelijk verlopen en zal er geen enkele trein vertrekken zonder dat alles duidelijk is en het personeel goed ingelicht en opgeleid is.

Ik ben niet bevoegd voor de homologatie, dat is een zaak van het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA).

28.03 Chanelle Bonaventure (PS): Wij rekenen erop dat u het sociaal overleg, dat het momenteel laat afweten bij de NMBS, weer op de rails zult krijgen.

Het incident is gesloten.

29 Samengevoegde vragen van

- Emmanuel Burton aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het KB betreffende het rijbewijs voor bestelwagens met een elektro- of waterstofmotor" (55037239C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het besturen van elektrische bestelwagens tot 4.250 kg met een rijbewijs B"

(55037256C)

29.01 Emmanuel Burton (MR): *Un arrêté royal devrait autoriser, avec un permis B, la conduite de véhicule de catégorie C1 à moteur à hydrogène ou électrique et n'excédant pas 4 250 kilos pour le transport de marchandises par des entreprises belges.*

Cet arrêté a-t-il été publié au Moniteur belge? Les véhicules à fins privées sont-ils intégrés dans la catégorie C1? S'agit-il d'un projet pilote de trois ans? Pourquoi sa durée est-elle limitée? L'autorisation ne vaut que pour les conducteurs utilisés par une personne morale belge transportant des marchandises; ne faudrait-il pas l'appliquer aussi aux véhicules de particuliers tels les camping-cars et aux véhicules des indépendants?

29.02 Jef Van den Bergh (cd&v): *Le transport de marchandises et la distribution de colis demeurent des défis de taille dans le cadre de la transition vers un parc automobile à émissions nulles. Si le nombre de camionnettes électriques tend à augmenter, le poids des batteries en réduit considérablement la charge utile et, ce faisant, l'attrait sur le plan économique. Pour conserver la même charge utile, il faudrait relever le poids maximum des camionnettes électriques au-delà de 3,5 tonnes, à savoir la limite permettant de conduire le véhicule avec un permis B. La législation européenne l'autorise jusqu'à 4 250 kg, et notre pays prépare un arrêté royal en ce sens.*

Quand pouvons-nous escompter cet arrêté royal? Le cas échéant, les camionnettes électriques d'un poids compris entre 3,5 et 4,25 tonnes devront-elles encore être équipées d'un tachygraphe? Seront-elles soumises à l'interdiction de tonnage s'appliquant aux véhicules de plus de 3,5 tonnes circulant sur la voie publique? Quelles autres démarches le ministre compte-t-il entreprendre pour encourager le transport de fret à émissions nulles?

29.03 Georges Gilkinet, ministre (en français): *Vu le poids plus élevé des camionnettes électriques ou à hydrogène, j'ai autorisé un test de trois ans au départ d'un permis B. Il autorisera la conduite de véhicules électriques ou à hydrogène de catégorie C1 de moins de 4,25 tonnes. Ce sont des véhicules de livraison dont le MMA dépasse 3,5 tonnes à cause de la batterie et de sa propulsion. Les camping-cars ne sont pas visés.*

(En néerlandais) L'expérience pilote ne prévoit pas pour l'instant d'exonération temporaire pour le tachygraphe, mais le SPF Mobilité étudie les différentes options.

(55037256C)

29.01 Emmanuel Burton (MR): *Er zou een koninklijk besluit in de pijplijn zitten waarbij de houders van een rijbewijs B voor goederenvervoer door Belgische bedrijven een voertuig van categorie C1 met een elektro- of waterstofmotor tot 4.250 kg zouden mogen besturen.*

Werd dat besluit intussen gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad? Vallen voertuigen voor privégebruik ook onder categorie C1? Betreft het een proefproject van drie jaar? Waarom werd de duur beperkt? De toelating geldt alleen voor chauffeurs die worden ingezet door Belgische rechtspersonen die goederen vervoeren. Zou men die toelating niet beter uitbreiden tot privévoertuigen zoals kampeerauto's en voertuigen van zelfstandigen?

29.02 Jef Van den Bergh (cd&v): *Bij de transitie naar een emissieloos wagenpark vormen het goederentransport en de pakjesdistributie nog een hele uitdaging. Er zijn weliswaar meer en meer elektrische bestelwagens, maar door de zware batterijen ligt het laadvermogen een pak lager, waardoor ze economisch minder aantrekkelijk worden. Om hetzelfde laadvermogen te behouden, zou het maximale gewicht van elektrische bestelwagens moeten opgetrokken worden tot boven de huidige limiet van 3,5 ton om het voertuig met een rijbewijs B te mogen besturen. Volgens de Europese wetgeving kan dat tot 4.250 kg en in ons land wordt een KB in die zin voorbereid.*

Wanneer mogen we dat KB verwachten? Moeten elektrische bestelwagens met een gewicht tussen 3,5 en 4,25 ton in dat geval nog uitgerust worden met een tachograaf? Vallen ze onder een tonnageverbod voor voertuigen van meer dan 3,5 ton op de openbare weg? Welke stappen zal de minister nog nemen om emissieloos vrachtvervoer te stimuleren?

29.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): *Aangezien elektrische of waterstofaangedreven bestelwagens zwaarder zijn, heb ik een test van drie jaar toegestaan op basis van een rijbewijs B. Houders van een rijbewijs B zullen elektrische of waterstofaangedreven voertuigen van categorie C1 van minder dan 4,25 ton mogen besturen. Het gaat over bestelwagens die een MTM van meer dan 3,5 ton hebben door de batterij en de aandrijving. Campers vallen niet onder de maatregel.*

(Nederlands) Het proefproject voorziet vooralsnog niet in een tijdelijke vrijstelling voor de tachograaf, maar de FOD Mobiliteit bestudeert de mogelijke opties.

L'interdiction de poids lourds en fonction du tonnage est une compétence régionale.

(En français) L'arrêté royal a été promulgué. Le projet pilote durera trois ans. Les entreprises qui y participent doivent communiquer les données permettant d'évaluer son impact sur la sécurité routière et l'environnement. Vias réalisera ensuite une étude. Avec ce projet, nous répondons à une demande du secteur.

Les constructeurs doivent proposer des véhicules électriques plus légers. Nous voulons également favoriser les circuits courts et des modes moins polluants, comme le vélo cargo, intéressant pour les courtes distances.

29.04 Emmanuel Burton (MR): On ne peut promouvoir la transition vers les moteurs électriques sans adapter les permis de conduire. Malgré les innovations technologiques, les batteries continueront à limiter la masse maximale autorisée.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55037318C de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

30 Questions jointes de

- **Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La réduction de l'offre ferroviaire dans le nord de la province d'Anvers (question de suivi)" (55037321C)
- **Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'offre de trains dans la province d'Anvers dans un avenir proche" (55037330C)

30.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Je continuerai à reposer cette question. Monsieur le ministre, quand notre train reviendra-t-il?

30.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me joins à cette question. Tout comme le ministre, nous défendons des transports publics performants, mais il y a toujours beaucoup de couacs sur le terrain. Pendant la pandémie de coronavirus, beaucoup de trains ont été supprimés, et nombre de ces liaisons n'ont pas été rétablies. Cela fait longtemps que nous nous montrons compréhensifs face au fait que certains problèmes ne sont pas si simples à résoudre. Toutefois, des présentations récentes de la SNCB au Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires me donnent l'impression que la situation va encore empirer pour les voyageurs sur certaines lignes.

TreinTramBus affirme que la mise hors service des voies 20 et 21 réduira la capacité de la gare de Bruxelles-Midi pendant les travaux du bâtiment

Tonnageverboden voor vrachtverkeer zijn een gewestelijke bevoegdheid.

(Frans) Het koninklijk besluit werd afgekondigd. Het proefproject zal drie jaar duren. De deelnemende bedrijven moeten gegevens aanleveren om de impact op de verkeersveiligheid en het milieu te kunnen beoordelen. Vias institute zal vervolgens een studie uitvoeren. Met dit project spelen we in op een vraag uit de sector.

De fabrikanten moeten lichtere elektrische voertuigen aanbieden. We willen ook de korte ketens en minder vervuilende vervoerwijzen promoten, zoals de vrachtfiets, die interessant is voor korte afstanden.

29.04 Emmanuel Burton (MR): We kunnen de overstap naar elektromotoren niet bevorderen zonder de rijbewijzen aan te passen. Ondanks de technologische innovaties zullen de batterijen de maximaal toegelaten massa blijven beperken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55037318C van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

30 Samen gevoegde vragen van

- **Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het afschalen van het treinaanbod in het noorden van de provincie Antwerpen (vervolgvraag)" (55037321C)
- **Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het aanbod in de provincie Antwerpen in de nabije toekomst" (55037330C)

30.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik zal deze vraag alsmaar opnieuw blijven stellen. Mijnheer de minister, wanneer komt onze trein terug?

30.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik sluit me aan bij deze vraag. Wij zijn net als de minister pleitbezorgers van een sterk openbaar vervoer, maar er blijft heel veel mislopen op het terrein. Tijdens de coronapandemie werden veel treinen afgeschaft, die nog steeds niet opnieuw ingelegd zijn. Wij tonen al heel lang begrip voor het feit dat bepaalde problemen niet zo simpel kunnen worden opgelost. Uit recente presentaties van de NMBS aan het raadgevend comité voor treinreizigers krijg ik de indruk dat het nog erger wordt voor reizigers op sommige verbindingen.

TreinTramBus stelt dat door de buitendienststelling van de sporen 20 en 21 de capaciteit van station Brussel-Zuid zal verminderen tijdens de werken aan

Fonsny. Le train supprimé resterait supprimé et les autres ne circuleraient que jusqu'à Schaerbeek pendant les travaux. Est-ce exact? Le ministre estime-t-il qu'il s'agit là d'un service acceptable sur cette ligne?

La SNCB annonce depuis longtemps son intention d'améliorer les services dans la province d'Anvers. Dès lors, le ministre ne devrait-il pas nous présenter à un moment ou à un autre un plan amélioré? Le ministre s'est occupé de l'aspect financier, laissons maintenant la SNCB s'occuper de la planification.

30.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je suis conscient de la situation à laquelle les voyageurs anversoïses sont confrontés. De très nombreux accompagnateurs de train ont été recrutés et sont en formation et la SNCB recherche pour 2023 1 600 nouveaux membres du personnel, principalement opérationnels. Les aspirants affluent lentement et, à court terme, les pénuries appartiendront au passé.

Dans le dépôt d'Anvers, les recrutements continuent de se dérouler péniblement et nous sommes de ce fait contraints de déplacer du personnel et de continuer à essayer de recruter. À l'heure actuelle, 65 nouveaux accompagnateurs de train et 44 nouveaux conducteurs, dont respectivement 40 et 20 ont commencé leur formation, ont été recrutés pour le district Nord-Est.

Entre-temps, la SNCB est toujours à la recherche d'une quarantaine de conducteurs et d'une vingtaine d'accompagnateurs de train pour le district Nord-Est. En avril, le taux d'absentéisme des accompagnateurs de train dans ce district était plus élevé que dans les autres districts. Le taux d'absentéisme des conducteurs se situe, quant à lui, dans la moyenne.

La SNCB n'a pas d'autre choix que de tenir compte des travaux d'infrastructure à la gare de Gand-Saint-Pierre. Elle s'efforce d'en limiter au maximum les conséquences, mais il est souvent impossible d'éviter les perturbations sur le trafic ferroviaire. La présentation à laquelle fait référence Mme Buyst était une première annonce des travaux, dont l'incidence et le calendrier ne sont pas encore connus.

Il est prévu de revoir le plan transport à la hausse, mais cela ne sera possible que si l'on enregistre une baisse suffisante du taux d'absentéisme et un nombre suffisant de recrutements. J'ai encouragé, à plusieurs reprises, la SNCB à s'atteler à la tâche dans ces domaines et je suis la situation de près. Il est dans l'intérêt des voyageurs, de la sécurité routière, de la lutte contre les embouteillages et de

het gebouw-Fonsny. De geschrapte trein zou geschrapd blijven en de andere zouden maar tot Schaerbeek rijden tijdens de werken. Klopt dat? Vindt de minister dit een aanvaardbare dienstverlening op dit traject?

De NMBS kondigt al lang aan dat ze de dienstverlening in de provincie Antwerpen wil verbeteren. Ooit moeten we toch eens een verbeterplan te horen krijgen? De minister heeft voor de centen gezorgd, dat de NMBS nu maar zorgt voor de planning.

30.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik ben mij bewust van de situatie van de Antwerpse reizigers. Er zijn massaal veel leerling-treinbegeleiders aangeworven en in 2023 zoekt de NMBS 1.600 nieuwe, voornamelijk operationele personeelsleden. De leerlingen stromen langzaam in en op korte termijn zullen de tekorten verleden tijd zijn.

In het depot in Antwerpen blijven de aanwervingen moeilijk lopen, waardoor personeel verschoven moet worden en waardoor we moeten blijven proberen aan te werven. Er zijn momenteel 65 nieuwe treinbegeleiders en 44 nieuwe treinbestuurders voor het district Noord Oost aangeworven, waarvan er respectievelijk 40 en 20 gestart zijn met hun opleiding.

De NMBS zoekt intussen nog een veertigtal treinbestuurders en een twintigtal treinbegeleiders voor het district Noord Oost. In dat district lag het absentéisme bij treinbegeleiders in april hoger dan in de andere districten. Voor de treinbestuurders ligt het rond het gemiddelde.

De NMBS kan niet anders dan rekening houden met de infrastructuurwerken aan Gent-Sint-Pieters. De NMBS probeert de impact wel zoveel mogelijk te beperken, maar veelal zijn gevolgen voor het treinverkeer niet te vermijden. De presentatie waarnaar mevrouw Buyst verwijst, was een eerste aankondiging van de werken. De impact en de timing zijn nog niet bekend.

Het vervoersplan opschalen is gepland, maar het kan alleen als het absentéisme voldoende gedaald is en als er genoeg aanwervingen gebeurd zijn. Ik heb de NMBS al meermaals aangespoord er werk van te maken en ik volg de situatie op de voet. Een oplossing is in het belang van de reizigers, de verkeersveiligheid, de strijd tegen de files en het milieu, maar ik heb het nodige personeel en

la protection de l'environnement de trouver une solution, mais j'ai besoin, pour ce faire, du personnel et du matériel nécessaires.

30.04 Jef Van den Bergh (cd&v): L'essentiel est que, pour l'instant, ces trains ne seront pas remis en service. Nous devons donc continuer à réitérer notre demande. À Mol, une extension de l'offre avait été annoncée pour décembre. Je m'inquiète de ce qu'on ne trouve pas du personnel à temps, car aujourd'hui les trains prévus ne circulent même pas.

30.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le taux d'absentéisme est élevé et je demande à la SNCB de réfléchir à la manière dont la charge de travail peut être réduite. Lorsque la SNCB planifie des travaux d'infrastructure, il est important qu'elle prenne en compte toutes les régions du pays. Une attention particulière doit être accordée aux régions qui sont déjà mises à rude épreuve, que ce soit à cause de la SNCB ou non, comme la Campine.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55037332C de Mme Marghem est transformée en question écrite.

31 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'exode estival au départ de Brussels Airport" (55037333C)

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'été s'annonce chargé pour Brussels Airport.

Sera-t-il possible d'effectuer tous les vols planifiés depuis notre aéroport national? Dispose-t-il du personnel qualifié nécessaire? Le contrôleur aérien skeyes est confronté à une pénurie de personnel. Quels investissements Brussels Airport Company réalisera-t-il pour que toutes les opérations se déroulent sans encombre? Y a-t-il suffisamment de places de parking? La SNCB lancera-t-elle des campagnes pour encourager les voyageurs à se rendre à l'aéroport en train?

31.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je ne suis pas le ministre de tutelle de Brussels Airport Company. En revanche, je suis compétent pour ce qui concerne la sécurité côté pistes. D'importants investissements ont été réalisés, entre autres dans l'amélioration de l'enregistrement des bagages et dans l'élargissement du dépôt de bagages par les passagers eux-mêmes. Malgré les *e-gates* supplémentaires et les 13 agents wallons supplémentaires, il n'est pas exclu que des problèmes puissent survenir lors des contrôles aux frontières cet été.

Tout au long de l'année, la SNCB attire l'attention sur

materieel nodig om dit op te lossen.

30.04 Jef Van den Bergh (cd&v): De essentie is dat de treinen voorlopig niet terugkomen. We zullen onze vraag dus moeten blijven herhalen. In Mol werd voor december een uitbreiding van het aanbod aangekondigd. Ik maak me zorgen dat er niet op tijd personeel zal worden gevonden, want vandaag rijden de geplande treinen niet eens.

30.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het absentisme is hoog en ik roep de NMBS op om na te denken over hoe de werkdruk kan worden verlaagd. Als de NMBS infrastructuurwerken plant, is het belangrijk dat er met alle regio's in het land rekening gehouden wordt. Er moet bijzondere aandacht zijn voor die regio's die het al zwaar te verduren hebben, al dan niet wegens de NMBS zelf, zoals de Kempen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55037332C van mevrouw Marghem wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

31 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De zomeruittocht op Brussels Airport" (55037333C)

31.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het belooft een drukke zomer te worden voor de luchthaven.

Zullen alle geplande vluchten van op onze nationale luchthaven uitgevoerd kunnen worden? Is er voldoende opgeleid personeel aanwezig? Bij skeyes is er sprake van een tekort aan verkeersleiders. Welke investeringen zal Brussels Airport Company doen om alles vlot te laten verlopen? Zijn er voldoende parkeerplaatsen? Komen er campagnes van de NMBS om mensen aan te moedigen met de trein naar de luchthaven te gaan?

31.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik ben niet de voogdijminister voor de Brussels Airport Company. Ik ben wel bevoegd voor de *airside*-veiligheid. Er zijn grote investeringen gedaan in onder meer de verbetering van de check-in en de uitbreiding van de *self bag dropoff*. Zelfs met de extra *e-gates* en de 13 extra Waalse agenten kunnen problemen aan de grenscontroles niet worden uitgesloten deze zomer.

De NMBS brengt het hele jaar door de

la liaison avec l'aéroport par le biais de campagnes ciblées. Une concertation permanente est organisée avec l'aéroport afin de promouvoir le train comme moyen de transport idéal. La campagne *Free for kids*, qui s'adresse aux familles, est en cours. Afin d'améliorer la circulation des voyageurs, la SNCB a installé de nouveaux scanners de codes QR aux portillons d'accès et l'application a été mise à jour afin d'améliorer la lisibilité de ces codes.

31.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Alors que la charge de travail est très élevée en été, il y a trop peu de personnel. L'accessibilité de l'aéroport est également un problème majeur. Il est donc difficile de trouver des gens qui veulent travailler à l'aéroport. Certains employés prennent le dernier train pour pouvoir travailler le matin dans la première équipe. C'est tout de même hallucinant. Une fois de plus, je plaide pour la suppression du supplément Diabolo et pour une augmentation du nombre de trains tôt le matin et tard le soir. Cela profiterait tant au personnel qu'aux voyageurs et cela relève bien de la compétence du ministre.

L'incident est clos.

32 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de nuit" (55037335C)

32.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les vols de nuit au-dessus et autour de Bruxelles constituent une question socioéconomique importante, qui a un impact majeur sur l'emploi à l'aéroport.

Quelles parties prenantes ont-elles déjà été consultées? Quelles sont les conclusions de cette consultation? Le ministre estime-t-il que les vols de nuit ont encore une raison d'être? Combien de vols utilisent-ils actuellement les créneaux de nuit à Zaventem? Quelles entreprises installées à Brussels Airport seraient-elles le plus désavantagées par une interdiction des vols de nuit? Combien d'emplois seraient-ils menacés?

32.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Nous cherchons, dans le dialogue et pas à pas, un équilibre entre les dimensions socioéconomique et environnementale. L'objectif est de trouver des solutions pragmatiques pour aider tous les riverains. À cette fin, un nouveau système de redevances variables pour les compagnies aériennes a été introduit le 1^{er} avril, qui tient compte des performances de l'avion et de l'heure de la journée. Ainsi, les compagnies aériennes sont découragées de voler la nuit. D'ici à l'été, je déposerai sur la table du gouvernement de nouvelles mesures qui seront négociées avec les parties prenantes.

trainverbinding naar de luchthaven onder de aandacht via gerichte campagnes. Er is continu overleg met de luchthaven om de trein als ideaal vervoersmiddel te promoten. Momenteel loopt de campagne *Free for kids*, die gericht is op gezinnen. Om de doorstroming vlotter te laten verlopen, heeft de NMBS nieuwe QR-codescanners aan de poortjes geïnstalleerd en is de app geüpdatet om de leesbaarheid van de QR-codes te verbeteren.

31.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Terwijl de werkdruk in de zomer erg hoog is, is er te weinig personeel. De toegankelijkheid van de luchthaven is eveneens een groot probleem. Dat maakt het moeilijk om mensen te vinden die op de luchthaven willen werken. Sommige personeelsleden nemen de laatste trein om 's morgens de eerste shift te kunnen doen. Dat is toch hallucinant. Ik pleit andermaal voor de afschaffing van de Diabolotoeslag en voor meer treinen 's morgens vroeg en 's avonds laat. Dat zou zowel het personeel als de reizigers ten goede komen en dat is wel degelijk de bevoegdheid van de minister.

Het incident is gesloten.

32 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nachtvluchten" (55037335C)

32.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De nachtvluchten boven en rond Brussel zijn een belangrijk sociaal-economisch thema, met een grote impact op de tewerkstelling op de luchthaven.

Met welke stakeholders vond er al overleg plaats? Hoe luiden de conclusies? Meent de minister dat er nog plaats is voor nachtvluchten? Hoeveel vluchten maken er nu gebruik van de nachtslots op Zaventem? Welke bedrijven op Brussels Airport zouden de grootste schade oplopen bij een verbod op nachtvluchten? Hoeveel jobs staan er daardoor op de helling?

32.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In dialoog en stap voor stap wordt gezocht naar een evenwicht tussen de sociaal-economische en de milieudimensie. Het doel bestaat erin pragmatische oplossingen te vinden om alle buurtbewoners te helpen. Daartoe werd op 1 april een nieuw systeem met variabele heffingen voor de luchtvaartmaatschappijen ingevoerd dat rekening houdt met de prestatie van het vliegtuig en het tijdstip van de dag. Zo worden luchtvaartmaatschappijen ontmoedigd om 's nachts te vliegen. Tegen de zomer leg ik nieuwe maatregelen op de regeringstafel, waarover er met de belanghebbenden zal worden onderhandeld.

32.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le ministre ne souffle mot sur l'impact sur le personnel ni sur la concertation avec les entreprises. Trop peu d'attention est accordée aux solutions alternatives. Et un silence assourdissant règne à propos du raccordement de l'aéroport au réseau à grande vitesse, qui permettrait de réduire le nombre de vols courts.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 59.

32.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De minister zegt niets over de impact op het personeel of over het overleg met de bedrijven. Er is te weinig aandacht voor alternatieve oplossingen. En over een hst-verbinding naar de luchthaven, waardoor het aantal korte vluchten kan worden teruggedrongen, blijft het muisstil.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.59 uur.