

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

05-07-2023

Après-midi

Woensdag

05-07-2023

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE**INHOUD**

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation d'une signalisation routière woke pro-LGBTQ" (55036829C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	1	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van woke lgbtq-signalisatie in het verkeer" (55036829C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	1
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de câbles" (55037195C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	2	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Kabeldiefstallen" (55037195C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	2
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les collaborateurs de cabinet détachés" (55037196C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	2	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gedetacheerde kabinet-medewerkers" (55037196C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	2
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents impliquant des jeunes bruxellois dans un train en direction de Gand" (55037374C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	3	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De incidenten met Brusselse jongeren op de trein naar Gent" (55037374C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	3
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration du permis de conduire à points" (55037385C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	3	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het invoeren van het rijbewijs met punten" (55037385C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	3
Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pistes de solution pour la dérogation des permis demandée par les Jeunes agriculteurs" (55036760C) <i>Orateurs: Patrick Prévot, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	4	Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Mogelijke oplossingen in verband met het verzoek van de FJA om een uitzondering inzake het rijbewijs" (55036760C) <i>Sprekers: Patrick Prévot, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	4
Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur les pistes de l'aéroport de Bruxelles-National et le dossier du survol de Bruxelles" (55037922C) <i>Orateurs: Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	4	Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken op de start- en landingsbanen van Brussels Airport en de vluchten boven Brussel" (55037922C) <i>Sprekers: Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	4
Questions jointes de	6	Samengevoegde vragen van	6
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des vols intérieurs, principalement en jet privé" (55037421C)	6	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbod op binnenlandse vluchten, voornamelijk door privéjets" (55037421C)	6
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des vols intérieurs" (55037443C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	6	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbod op binnenlandse vluchten" (55037443C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	6
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle des billets de train avant l'embarquement" (55037439C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet,</i>	7	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinticketcontrole vóór het opstappen" (55037439C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet,</i>	7

vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'(impossibilité d'une) immatriculation (correcte) des motos avec side-car" (55000430I) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	8	Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De (onmogelijkheid tot correcte) inschrijving van motorfietsen met zijspan" (55000430I) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	8
<i>Motions</i>	9	<i>Moties</i>	9
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de bus communaux pour des ASBL paracommunales" (55037566C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	10	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van gemeentebussen door parageemeentelijke vzw's" (55037566C) <i>Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	10
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le désherbage alternatif pratiqué par Infrabel" (55037596C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	11	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieve onkruidbestrijding door Infrabel" (55037596C) <i>Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	11
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit chez Vias" (55037721C)	12	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55037721C)	12
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit chez Vias" (55037762C)	12	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55037762C)	12
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55037910C)	12	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias institute" (55037910C)	12
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit de Vias" (55037940C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Wouter Raskin, Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	12	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van Vias" (55037940C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Frank Troosters, Wouter Raskin, Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	12
Question de Thierry Warmoes à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les accès à la gare de Namur et la passerelle d'Herbatte" (55037712C) <i>Orateurs: Thierry Warmoes, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	15	Vraag van Thierry Warmoes aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegangen tot het station Namen en de loopbrug van Herbatte" (55037712C) <i>Sprekers: Thierry Warmoes, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	15
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution de l'offre ferroviaire dans le nord de la province d'Anvers (question de suivi)" (55037722C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	17	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschalen van het treinaanbod in het noorden van de provincie Antwerpen (vervolgvraag)" (55037722C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	17
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vision d'avenir pour les lignes ferroviaires 25 et 27 Anvers - Bruxelles (question de suivi)" (55037723C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	18	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstvisie voor spoorlijnen 25 en 27 tussen Antwerpen en Brussel (opvolgvraag)" (55037723C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	18

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55037725C) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	19	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55037725C) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	19
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lisibilité de l'offre tarifaire" (55037729C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	20	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De helderheid van het tariefaanbod" (55037729C) <i>Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	20
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le blues des accompagnateurs/-trices de train" (55037730C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	21	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De blues van de treinbegeleiders en -begeleidsters" (55037730C) <i>Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	21
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque d'annonces pour les voyageurs en gare de Virton" (55037731C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	22	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het niet omroepen of aankondigen van informatie voor de reizigers in het station Virton" (55037731C) <i>Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	22
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Bruxelles-Midi et leur impact sur les liaisons ferroviaires Anvers-Bruxelles" (55037740C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	24	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Brussel-Zuid en de impact op de treinverbindingen Antwerpen-Brussel" (55037740C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	24
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vandalisme à la gare de Zottegem et aux alentours" (55037784C) <i>Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	25	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vandalisme in en rond het station van Zottegem" (55037784C) <i>Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	25
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le sentiment d'insécurité dans les trains de soirée" (55037911C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	25	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onveiligheidsgevoel op avondtreinen" (55037911C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	25
Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare à Herentals" (55037912C)	26	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Herentals" (55037912C)	26
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Herentals" (55037913C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	26	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Herentals" (55037913C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	26
Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les points trains" (55037914C) <i>Orateurs: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	27	Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Treinpunten" (55037914C) <i>Sprekers: Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	27

Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt "Essers" et le dumping social dans le secteur du transport" (55037941C)

Orateurs: **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**,
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

28

Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het arrest Essers en de sociale dumping in de transportsector" (55037941C)

28

Sprekers: **Olivier Vajda, Georges Gilkinet**,
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 05 JUILLET 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

WOENSDAG 05 JULI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 18 par M. Jef Van den Bergh, président.

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

01 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation d'une signalisation routière woke pro-LGBTQ" (55036829C)

01.01 Frank Troosters (VB): *Des feux de signalisation LGBTQ ont été installés à Hemiksem, ce qui est en contravention avec le code de la route qui décrit de façon détaillée, à partir de l'article 62ter, la forme des feux de signalisation.*

Des mesures seront-elles prises pour faire respecter la réglementation? Cette question sera-t-elle abordée avec la ministre flamande de la Mobilité, Lydia Peeters?

01.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je considère qu'il s'agit en l'occurrence d'un mode d'inclusion des personnes LGBTQIA+. Il s'agit en outre de promouvoir le principe de l'égalité des chances au bénéfice de ces personnes. Je regrette que le parti auquel vous appartenez combat les initiatives telles que l'installation de ces feux de signalisation. C'est mon homologue flamande Lydia Peeters qui exerce la tutelle sur les règlements complémentaires communaux.

01.03 Frank Troosters (VB): Je ne remets en question aucun droit. Je plaide en faveur d'une application juridique correcte de la loi sur la police de la circulation routière. Je déplore que le ministre ne voit aucun inconvénient à ce que la réglementation ne soit pas respectée.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

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

01 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van woke lgbtq-signalisatie in het verkeer" (55036829C)

01.01 Frank Troosters (VB): *In Hemiksem werden lgbtq-verkeerslichten geplaatst. Dat is in strijd met de verkeerswet, waarin vanaf artikel 62ter in detail de vorm van de verkeerslichten wordt beschreven.*

Zal er actie worden ondernomen zodat de regelgeving gerespecteerd wordt? Wordt deze kwestie aangekaart bij Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters?

01.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik beschouw dit als inclusie van en bevordering van gelijke kansen voor lgbtqia+-personen. Jammer dat uw partij dergelijke acties bestrijdt. De voorgedij over de gemeentelijke aanvullende reglementen ligt bij Vlaams minister Peeters.

01.03 Frank Troosters (VB): Ik stel geen rechten in vraag. Ik pleit voor een juridisch correcte toepassing van de verkeersreglementering. Ik betreur dat de minister het niet storend vindt dat de regelgeving niet wordt nageleefd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les vols de câbles" (55037195C)

02 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Kabeldiefstallen" (55037195C)

02.01 Frank Troosters (VB): Sur un chantier sur la ligne reliant Bilzen et Tongres, plus de 300 mètres de câble de mise à la terre ont été volés. Le nombre de vols de câble semble être de nouveau en augmentation.

02.01 Frank Troosters (VB): Bij werken aan de treinlijn tussen Bilzen en Tongeren werd ruim 300 meter aardingskabel gestolen. Het aantal kabeldiefstallen lijkt terug te stijgen.

Le ministre le confirme-t-il? Quelles mesures seront-elles prises pour infléchir cette tendance? À combien se chiffre le préjudice financier?

Kan de minister dat bevestigen? Welke maatregelen worden er genomen om het tij te keren? Hoe groot is de financiële schade?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les vols de câble sur le réseau ferroviaire sont en augmentation. Outre un préjudice financier – qui pour Tongres se monte à quelques milliers d'euros – ces vols provoquent des retards de trains et entraînent le report de chantiers. La police fédérale des chemins de fer et Infrabel mènent un combat commun contre ces vols en mettant sur pied des actions spécifiques. Parallèlement, Infrabel sécurise mieux son infrastructure ferroviaire, notamment en fixant des traceurs GPS sur les câbles et en apposant sur ces câbles la marque "Infrabel". De plus, là où c'est réalisable, le cuivre est remplacé par l'aluminium.

02.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De kabeldiefstallen op het spoorwegnet nemen toe. Naast financiële schade – voor Tongeren van een paar duizend euro – veroorzaken ze ook vertraging bij de treinen en moeten er werken uitgesteld worden. De federale spoorwepolitie en Infrabel voeren de strijd op via specifieke acties. Infrabel beveiligte tevens beter zijn spoorweginfrastructuur. Ze gebruiken onder meer gps-trackers op de kabels en markeren deze met het merkteken "Infrabel". Waar mogelijk wordt koper door aluminium vervangen.

02.03 Frank Troosters (VB): Que des mesures aient déjà été prises nous agré. Nous espérons que d'autres initiatives permettront de faire baisser le nombre de vols de câble.

02.03 Frank Troosters (VB): Het pleziert ons dat er al maatregelen zijn genomen. Wij hopen dat verdere initiatieven het aantal kabeldiefstallen verder naar beneden zullen halen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les collaborateurs de cabinet détachés" (55037196C)

03 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gedetacheerde kabinetsmedewerkers" (55037196C)

03.01 Frank Troosters (VB): Le Conseil des ministres a récemment proscrit le détachement vers les cabinets de membres du personnel d'entreprises publiques cotées en Bourse.

03.01 Frank Troosters (VB): De ministerraad heeft de detachering van personeel vanuit beursgenoteerde overheidsbedrijven naar kabinetten onlangs verboden.

Quels sont les motifs expliquant cette décision? Quelle est la différence avec les entreprises publiques non cotées en Bourse? Le ministre réexaminera-t-il le détachement de personnel de la SNCB dans son cabinet?

Welke redenen liggen aan de basis van die beslissing? Wat is het verschil met niet-beursgenoteerde overheidsbedrijven? Zal de minister de detachering van NMBS-personeel naar zijn kabinet herbekijken?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je vous renvoie aux réponses circonstanciées que j'ai déjà données à maintes reprises sur ce thème.

03.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik verwijst naar de uitgebreide antwoorden die ik al meermaals over dit onderwerp heb gegeven.

L'avant-projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 19 juillet 2001 exclut le détachement dans un cabinet ministériel pour les collaborateurs d'une

Het voorontwerp van KB tot wijziging van het KB van 19 juli 2001 sluit de detachering naar een kabinet uit voor medewerkers van een beursgenoteerd

entreprise publique cotée en Bourse. La différence avec les entreprises publiques qui ne sont pas cotées en Bourse comme la SNCB, Infrabel ou skeyes est que ces entreprises servent l'intérêt général.

L'incident est clos.

04 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les incidents impliquant des jeunes bruxellois dans un train en direction de Gand" (55037374C)

04.01 Frank Troosters (VB): *Le 11 juin 2023, un train était à l'arrêt en gare de Gand-Saint-Pierre. Cette situation a été engendrée par les nuisances d'un groupe de jeunes Bruxellois. Un témoin a vu de ses propres yeux qu'un voyageur était emmené menottes aux poignets. L'accompagnateur de train a ensuite communiqué aux voyageurs que le train serait retardé à cause de jeunes de Bruxelles. Si l'on en croit la porte-parole de la SNCB, ce n'est pas ce qu'il s'est passé. L'accompagnateur de train devrait être entendu. Le ministre peut-il nous dire ce qu'il s'est réellement passé ce jour-là?*

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'accompagnateur de train a demandé une assistance après que le signal d'alarme a été activé lorsqu'on a senti une odeur de cigarette dans le train Bruxelles-Midi - Bruges. La police a emmené le passager qui fumait. Dans sa communication, l'accompagnateur de train a parlé de "jeunes de Bruxelles". Il a été rappelé à l'accompagnateur de train qu'il était tenu d'employer les formulations standard lors de tels incidents. Le matériel roulant n'a pas été endommagé.

L'incident est clos.

05 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instauration du permis de conduire à points" (55037385C)

05.01 Frank Troosters (VB): L'introduction du permis de conduire à points ne fait pas l'unanimité au sein de la majorité. Pouvez-vous faire le point?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Lors de la dernière réunion de commission, je vous ai amplement exposé la situation en ce qui concerne les discussions au sein du gouvernement fédéral à propos du permis à points. Je n'ai pas l'intention de rester les bras croisés et je continuerai à faire des propositions visant à améliorer la sécurité routière et à lutter contre la récidive. Je prépare actuellement un projet de loi visant à remplacer l'examen de réintégration à la suite du retrait du permis par des formations axées sur un changement du comportement au volant.

overheidsbedrijf. Het verschil met niet-beursgenoteerde overheidsbedrijven, zoals de NMBS, Infrabel of skeyes, is dat zij voor het algemeen belang werken.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De incidenten met Brusselse jongeren op de trein naar Gent" (55037374C)

04.01 Frank Troosters (VB): *Op 11 juni 2023 stond een trein stil in Gent-Sint-Pieters. De oorzaak waren Brusselse jongeren die amok maakten. Een getuige zag hoe een reiziger geboeid werd weggevoerd. De treinbegeleider communiceerde aan de reizigers dat er vertraging was wegens Brusselse jongeren. Dat was niet correct volgens de NMBS-woordvoerder. De treinbegeleider zou hierop worden aangesproken. Kan de minister toelichten wat er precies is gebeurd?*

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De treinbegeleider vroeg om assistentie nadat de noodrem was geactiveerd en er aan boord van de trein tussen Brussel-Zuid en Brugge een sigarettengeur was waargenomen. De politie heeft de roker meegenomen. De treinbegeleider sprak in zijn communicatie over "Brusselse jongeren". De treinbegeleider werd herinnerd aan het verplichte gebruik van de standaardformuleringen bij dergelijke incidenten. Er was geen schade aan het rollend materieel.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het invoeren van het rijbewijs met punten" (55037385C)

05.01 Frank Troosters (VB): De meerderheid is verdeeld over de invoering van het rijbewijs met punten. Wat is de stand van zaken?

05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb tijdens de laatste commissievergadering een uitgebreide stand van zaken gegeven over de discussie binnen de federale regering over het puntenrijbewijs. Ik ben niet van plan machteloos toe te kijken en zal voorstellen blijven doen om de verkeersveiligheid te verbeteren en recidive tegen te gaan. Ik werk aan een wetsontwerp dat het herstelexamen vervangt door opleidingen die gericht zijn op een gedragswijziging na de intrekking van het rijbewijs.

L'incident est clos.

06 Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les pistes de solution pour la dérogation des permis demandée par les Jeunes agriculteurs" (55036760C)

06.01 Patrick Prévot (PS): Fin 2022, la Fédération des jeunes agriculteurs avait demandé une dérogation des permis B+E pour les détenteurs des permis B+G. Vous expliquiez alors être tenu par les conditions harmonisées au niveau européen, toutefois vous disiez envisager certaines pistes, sachant cependant que la directive européenne devait être révisée.

Votre administration a-t-elle pu étudier ces pistes? Où en est la révision de la directive européenne sur le permis de conduire?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La directive 2006/126 actuellement en vigueur exclut en effet de son champ d'application les tracteurs. La catégorie G – valide uniquement sur le territoire national – englobe ces véhicules. La catégorie BE, elle, est une catégorie européenne, qui permet au titulaire de ce permis de conduire un ensemble de véhicules composé d'un tracteur de catégorie B et d'une remorque de maximum 3,5 tonnes.

Début mars, la Commission européenne a fait une proposition de révision de la directive sur le permis de conduire.

Présidente: Kim Buyst.

Cette proposition maintient hors du champ d'application les tracteurs.

Cette directive est actuellement en discussion au Conseil, et il est possible qu'elle aboutisse sous présidence belge du Conseil.

06.03 Patrick Prévot (PS): J'ai espoir que vous plaidez pour ce dossier sous la présidence belge.

L'incident est clos.

07 Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur les pistes de l'aéroport de Bruxelles-National et le dossier du survol de Bruxelles" (55037922C)

07.01 Sophie Rohonyi (DéFI): *En juin, des fissures sur deux pistes de l'aéroport ont inquiété. Des réparations urgentes ont été réalisées.*

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Mogelijke oplossingen in verband met het verzoek van de FJA om een uitzondering inzake het rijbewijs" (55036760C)

06.01 Patrick Prévot (PS): Eind 2022 heeft de Fédération des jeunes agriculteurs (FJA) een uitzondering gevraagd met betrekking tot het rijbewijs B+E voor de houders van een rijbewijs B+G. U hebt toen verklaard dat u zich aan de op het Europese niveau geharmoniseerde voorwaarden moest houden, maar dat u bepaalde oplossingspistes overwoog, evenwel in de wetenschap dat de Europese richtlijn herzien zou worden.

Heeft uw administratie die pistes kunnen onderzoeken? Hoe staat het met de herziening van de Europese richtlijn betreffende het rijbewijs?

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Tractoren vallen niet onder het toepassingsgebied van de richtlijn 2006/126, die momenteel van kracht is. Zulke voertuigen behoren tot categorie G, die enkel op het nationale grondgebied geldig is. Categorie BE is een Europese categorie en geeft de houder van zo een rijbewijs het recht om een combinatie van een tractor van categorie B met een aanhanger van maximaal 3,5 ton te besturen.

De Europese Commissie heeft begin maart een voorstel tot herziening van de richtlijn betreffende het rijbewijs voorgelegd.

Voorzitster: Kim Buyst.

De tractoren vallen niet onder het toepassingsgebied van dit voorstel.

Deze richtlijn wordt momenteel besproken in de Raad, en het is mogelijk dat ze tijdens het Belgisch voorzitterschap van de Raad zal worden aangenomen.

06.03 Patrick Prévot (PS): Ik hoop dat u dit dossier tijdens het Belgisch voorzitterschap zult verdedigen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken op de start- en landingsbanen van Brussels Airport en de vluchten boven Brussel" (55037922C)

07.01 Sophie Rohonyi (DéFI): *In juni hebben scheurtjes in twee landingsbanen van Brussels Airport voor ongerustheid gezorgd. Er werden in*

allerijl herstellingen uitgevoerd.

Mais la modification des pistes a généré des nuisances pour les riverains. La direction de Bruxelles-National a gardé le silence sur ces fissures, alimentant les spéculations.

Het veranderen van start- en landingsbanen heeft echter overlast veroorzaakt voor de omwonenden. De directie van Brussels Airport heeft het bestaan van die scheurtjes stilgehouden, waardoor men is begonnen speculeren.

Êtes-vous plus informé sur ces fissures? Quelle en est l'origine? Quelle est la durée des travaux? Le revêtement utilisé lors de la rénovation des pistes était-il approprié? Étudiera-t-on la qualité des revêtements?

Beschikt u over meer informatie in verband met die scheurtjes? Wat is de oorzaak daarvan? Hoelang zullen de werken duren? Was het materiaal dat tijdens de renovatiewerken gebruikt werd om de start- en landingsbanen te bekleden geschikt? Zal men de kwaliteit van de deklaag onderzoeken?

En séance plénière, vous avez invoqué le respect du droit au repos à proximité d'un aéroport et la sécurité comme votre priorité dans ce dossier. Or, le survol de Bruxelles et de sa périphérie nuit aux habitants et porte atteinte de façon illégale et disproportionnée à leurs droits fondamentaux.

Tijdens de plenaire vergadering hebt u verklaard dat u het recht op nachtrust in de buurt van de luchthaven wilt garanderen, maar ook dat de veiligheid in dit dossier uw prioriteit is. De vluchten boven Brussel en boven de Brusselse Rand zijn echter hinderlijk voor de inwoners van die gebieden en vormen op een onwettige en disproportionele manier een inbreuk op hun grondrechten.

Quelles sont les avancées des États généraux du survol? Où en est votre intention d'une proposition d'ici le 21 juillet concernant les nuisances sonores à Bruxelles-National? Les délais seront-ils respectés pour faire respecter les décisions de justice et le droit à un environnement sain?

Welke vooruitgang werd er door de Staten-Generaal over de vluchten boven Brussel geboekt? Hoe staat het met uw voornemen om tegen 21 juli een voorstel in te dienen met betrekking tot de geluidshinder rond Brussels Airport? Zal men zich aan de termijnen houden teneinde de rechterlijke uitspraken en het recht op een gezonde omgeving te eerbiedigen?

07.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): Bruxelles-National m'a communiqué les éléments suivants. À la mi-mai, les services de l'inspection aéroportuaire ont constaté la détérioration du revêtement de la piste 25L/07R, qui a été fermée à différents moments pour effectuer des interventions de première nécessité et réaliser des investigations techniques.

07.02 Minister **Georges Gilkinet** (Frans): Brussels Airport heeft me de volgende elementen meegedeeld. Medio mei hebben de luchthaveninspectiediensten de aantasting van de deklaag van de baan 25L/07R vastgesteld, waarna ze op verschillende momenten gesloten werd om dringende herstelwerken uit te voeren en technische onderzoeken te verrichten.

La conclusion est qu'en plus de l'usure normale, l'altération était probablement aussi causée par les conditions météo changeantes (fortes précipitations et températures record).

De conclusie is dat de verwerking te wijten was aan normale slijtage, maar waarschijnlijk ook aan de veranderlijke weersomstandigheden (zware regenval en recordtemperaturen).

Des travaux d'entretien supplémentaires sur cette piste étaient donc nécessaires à court terme pour assurer le bon état et la sécurité. Un planning détaillé des travaux a été élaboré avec skeyes et les partenaires aéroportuaires en tenant compte des schémas de vol.

Er moesten op korte termijn dus bijkomende onderhoudswerken uitgevoerd worden aan die baan om de goede staat en de veiligheid te verzekeren. Samen met skeyes en de luchthavenpartners werd er een gedetailleerde planning voor de werken opgesteld waarbij er rekening gehouden werd met de vliegschema's.

Ces travaux et leur impact sur l'utilisation des pistes ont été annoncés sur le site batc.be. J'ai demandé à l'aéroport de communiquer, dès qu'elles sont disponibles, les informations utiles aux riverains.

Die werken en de impact ervan op het baangebruik werden aangekondigd op de website batc.be. Ik heb de luchthaven gevraagd de omwonenden nuttige informatie te verstrekken zodra die beschikbaar was.

Les travaux d'entretien ont débuté le 19 juin et se

De onderhoudswerken gingen op 19 juni van start en

sont achevés le 28 juin. La piste a été fermée tous les jours de midi à 05 h 00. La piste 01/19 a également été fermée temporairement en raison d'interventions sur le croisement avec la 25L/07R.

J'ai fait une première proposition d'interdiction intra-belge des vols "sauts de puces", sous la forme d'un projet d'arrêté royal actuellement en concertation avec les régions.

Je proposerai un renforcement des règles d'émissions maximales de bruits d'avions à Bruxelles-National, pour écarter les plus bruyants et soulager les riverains, en nous alignant sur ce qu'ont déjà fait d'autres aéroports européens.

07.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Nous savons désormais pourquoi les pistes se sont détériorées aussi vite. J'aurais aimé un engagement plus clair pour l'avenir car le réchauffement climatique nous jouera encore des tours. Plutôt que de devoir refaire régulièrement le revêtement, il en faudrait un qui puisse résister aux conditions climatiques extrêmes.

Concernant le plan de survol, il faut des solutions respectant les riverains mais aussi ceux qui ne le sont pas et qui malgré tout souffrent de ces survols à très basse altitude, comme à Rhode-Saint-Genèse.

Notre proposition de résolution a malheureusement été rejetée la semaine passée, alors qu'elle visait les objectifs que vous avez énumérés.

J'avais compris qu'il y avait au sein de votre gouvernement une ambition d'interdire aussi les vols sauts de puce vers Londres, Amsterdam ou Paris, pour autant qu'une offre ferroviaire satisfaisante existe. Je vous appelle à ne pas lâcher cette ambition.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des vols intérieurs, principalement en jet privé" (55037421C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'interdiction des vols intérieurs" (55037443C)

08.01 Frank Troosters (VB): *Il me revient que le ministre prépare une interdiction des vols intérieurs. Un arrêté royal serait en voie de rédaction à cet effet.*

werden op 28 juni beëindigd. De baan werd elke dag van 12 uur 's middags tot 5 uur 's morgens gesloten. Baan 01/19 werd eveneens tijdelijk gesloten wegens werken aan de kruising met baan 25L/07R.

Ik heb een eerste voorstel geformuleerd om de ultrakortafstandsvluchten binnen België te verbieden, in de vorm van een ontwerp-KB waarover er thans overlegd wordt met de gewesten.

Ik zal voorstellen om de geluidsnormen voor de vliegtuigen op Brussels Airport aan te scherpen teneinde de meest lawaaierige vliegtuigen weg te houden en de omwonenden minder te belasten, zoals ook andere Europese luchthavens al gedaan hebben.

07.03 Sophie Rohonyi (DéFI): We weten nu hoe het komt dat de staat van de start- en landingsbanen zo snel zo verslechterd is. Ik had graag een duidelijker engagement voor de toekomst gehoord, want de klimaatopwarming zal ons nog wel parten spelen. In plaats van de deklaag regelmatig te moeten vernieuwen zou men beter werk maken van een deklaag die bestand is tegen extreme weersomstandigheden.

Het spreidingsplan moet oplossingen aanreiken die goed zijn voor de omwonenden, maar ook voor de mensen die niet zeer dicht bij de luchthaven wonen, maar desondanks ook hinder ondervinden van zeer laag overvliegende vliegtuigen, bijvoorbeeld in Sint-Genesius-Rode.

Ons voorstel van resolutie werd jammer genoeg vorige week weggestemd, terwijl de daarin beoogde doelstellingen overeenkomen met de doelstellingen die u net opgesomd hebt.

Ik had begrepen dat uw regering de ambitie had om ook de kortafstandsvluchten naar Londen, Amsterdam of Parijs te verbieden, daar er een toereikend treinaanbod bestaat. Ik roep u ertoe op die ambitie niet te laten varen.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbod op binnenlandse vluchten, voornamelijk door privéjets" (55037421C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verbod op binnenlandse vluchten" (55037443C)

08.01 Frank Troosters (VB): *Naar verluidt werkt de minister aan een verbod op binnenlandse vluchten. Er zou een KB worden voorbereid.*

Qu'en est-il? Pourquoi passe-t-on par un arrêté royal? Quelles concertations ont déjà été menées, et quelles étaient les réactions des parties prenantes? D'autres concertations sont-elles encore prévues, avec qui et quand? Le ministre peut-il exposer plus en détail son initiative?

08.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il y a chaque jour cinq avions qui décollent de la Belgique pour une destination située en Belgique. Ils parcourent souvent moins de 100 kilomètres et consomment proportionnellement le plus d'énergie. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé d'interdire complètement ces vols de courte durée.

Mon cabinet a soumis aux régions l'avant-projet de loi le 6 juin 2023. Une seconde réunion dont le but était de répondre à une première série de questions s'est tenue le 28 juin. Le dialogue avec les régions se poursuit.

Il n'est pas certain qu'une taxe soit suffisamment dissuasive pour les personnes très riches. Une simple interdiction est plus efficace, ce type de vols étant assuré principalement par des jets privés. Ils représentent aujourd'hui 71 % des vols intra-belges, contre 55 % en 2019. En moyenne, ils polluent par passager 14 fois plus que les avions commerciaux et 50 fois plus que les trains. Les destinations situées juste de l'autre côté de nos frontières étant insensées, mon homologue français et moi avons fait inscrire ce point à l'ordre du jour du Conseil Transports afin de demander à la Commission européenne de prendre une initiative. La présidence belge de l'Union européenne constituera un moment opportun pour passer à la vitesse supérieure avec d'autres États membres.

08.03 Frank Troosters (VB): Ce qui m'intéressait surtout, c'est la raison pour laquelle on opte pour la voie de l'arrêté royal. Nous suivrons ce dossier de près, car le dialogue avec les régions a toute son importance.

L'incident est clos.

09 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle des billets de train avant l'embarquement" (55037439C)

09.01 Frank Troosters (VB): Cette année, les agents de Securail ont effectué des contrôles préventifs des titres de transport sur les quais de la gare de Bruxelles-Midi, avant même que les voyageurs ne puissent entrer à bord du train.

Ces contrôles préventifs seront-ils poursuivis? Combien d'actions de ce type ont déjà été réalisées?

Wat is de stand van zaken? Waarom gebeurt dit via een KB? Met wie is hierover al overlegd en wat waren de reacties? Met wie zal er nog worden overlegd en wanneer? Kan de minister zijn initiatief nader toelichten?

08.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Elke dag stijgen er vanuit België vijf vliegtuigen op om elders in ons land weer te landen. Ze leggen daarbij vaak minder dan 100 kilometer af en verbruiken verhoudingsgewijs de meeste energie. Daarom heb ik een totaalverbod voorgesteld voor deze zogenaamde korteaafstandsvluchten.

Mijn kabinet heeft het voorontwerp op 6 juni 2023 voorgelegd aan de gewesten. Op 28 juni was er een tweede bijeenkomst om een eerste reeks vragen te beantwoorden. De dialoog met de gewesten wordt voortgezet.

Het is niet zeker dat een taks voldoende afschrikkend zou werken voor zeer rijke particulieren. Een eenvoudig verbod is effectiever en dit soort vluchten wordt voornamelijk uitgevoerd door privéjets. Ze nemen inmiddels al 71 % van de intra-Belgische vluchten voor hun rekening, tegenover 55 % in 2019. Gemiddeld vervuilen ze per passagier ook 14 keer meer dan commerciële vliegtuigen en 50 keer meer dan treinen. Ook bestemmingen net over onze grens zijn onzinnig en daarom heb ik dit punt samen met mijn Franse collega op de agenda van de Raad Vervoer gezet om de Europese Commissie te vragen een initiatief te nemen. Het Belgische EU-voorzitterschap is een goed moment om met andere lidstaten een versnelling hoger te schakelen.

08.03 Frank Troosters (VB): Mij interesseerde vooral waarom er deze keer wordt gewerkt met een KB. We zullen dit verder opvolgen, want de dialoog met de gewesten is belangrijk.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinticketcontrole vóór het opstappen" (55037439C)

09.01 Frank Troosters (VB): Eerder dit jaar voerden agenten van Securail in het station Brussel-Zuid preventieve ticketcontroles uit op het perron voor treinreizigers de trein konden opstappen.

Wordt dat soort preventieve controles verdergezet? Hoeveel waren er tot nu toe? Hoeveel treinreizigers

Combien de voyageurs ont été contrôlés, et combien de pour cent ne pouvaient pas présenter un titre de transport valable? Comment les actions de contrôle sont-elles réparties entre les régions?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les actions ne se limitent pas à la gare de Bruxelles-Midi, et elles se poursuivront dans d'autres gares. Entre janvier et mai 2023, 12 208 actions ont été organisées sur l'ensemble du réseau ferroviaire, contre 8 640 durant la même période en 2022. Près de 700 000 voyageurs ont été contrôlés cette année; parmi eux, 12 972, soit 1,95 %, n'étaient pas en possession d'un titre de transport valable.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55037469C de M. Rigot est reportée.

10 **Interpellation de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impossibilité d'une) immatriculation (correcte) des motos avec side-car" (55000430I)**

10.01 **Frank Troosters** (VB): En Flandre, les cyclomoteurs de certaines catégories doivent passer le contrôle technique après un accident ou avant une revente, mais le problème majeur se pose pour les cyclomoteurs avec sidecar (catégorie L4e). En effet, seule une marque de ce type est homologuée en Belgique, ce qui signifie que les autres cyclomoteurs avec sidecar ne peuvent être contrôlés nulle part en Belgique. Par conséquent, les propriétaires de ces cyclomoteurs ne peuvent pas revendre leur véhicule, ni le soumettre au contrôle technique après un accident. Or, s'il n'a pas passé le contrôle technique, un cyclomoteur avec sidecar ne peut pas être valablement enregistré à la DIV, et les assureurs risquent également de ne pas intervenir en cas de problème, en raison d'informations erronées sur le certificat d'immatriculation.

Le ministre a-t-il déjà consulté la ministre flamande de la Mobilité à ce sujet? Quelles mesures compte-t-il prendre pour que soient valablement enregistrés les cyclomoteurs avec sidecar, qui sont actuellement généralement enregistrés auprès de la DIV en tant que cyclomoteurs sans sidecar?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Il existe deux catégories principales de cyclomoteurs avec sidecar: les cyclomoteurs indissociables du sidecar et les cyclomoteurs ordinaires qui ont été transformés en cyclomoteurs avec sidecar. La première catégorie est approuvée comme cyclomoteur avec side-car (catégorie L4e).

La seconde catégorie pose davantage de problèmes, car il s'agit de cyclomoteurs à deux roues

werden gecontroleerd en welk percentage had geen geldig vervoersbewijs? Kan de minister een overzicht geven van de regionale verdeling van de controleacties?

09.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De acties zijn niet beperkt tot het station Brussel-Zuid en ze zullen worden voortgezet in andere stations. Tussen januari en mei 2023 werden 12.208 acties georganiseerd op het hele spoorweganet, voor dezelfde periode in 2022 waren er dat 8.640. Bijna 700.000 reizigers werden dit jaar gecontroleerd en 12.972 van hen of 1,95 % hadden geen ticket.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55037469C van de heer Rigot wordt uitgesteld.

10 **Interpellatie van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De (onmogelijkheid tot correcte) inschrijving van motorfietsen met zijspan" (55000430I)**

10.01 **Frank Troosters** (VB): Bepaalde categorieën van motorfietsen moeten in Vlaanderen na een ongeval of voor een doorverkoop verplicht naar de technische keuring. Er rijst daarbij een groot probleem voor motorfietsen met zijspan (categorie L4e), aangezien slechts een merk van dat type in België is gehomologeerd. Dat betekent dat andere motorfietsen met zijspan in België nergens kunnen gekeurd worden. Daardoor kunnen eigenaars van die motorfietsen hun voertuig niet doorverkopen, noch laten keuren na een ongeval. Zonder keuring kan de motorfiets met zijspan niet correct worden ingeschreven bij de DIV en dreigen ook de verzekeraars bij problemen niet tussen te komen wegens incorrecte informatie op het inschrijvingsbewijs.

Heeft de minister hierover reeds overlegd met de Vlaamse minister van Mobiliteit? Welke maatregelen wil hij nemen om motoren met zijspan, die nu meestal als motor zonder zijspan zijn ingeschreven bij de DIV, correct te laten inschrijven?

10.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Er zijn twee hoofdcategorieën van motorfietsen met zijspan: motorfietsen die niet kunnen worden gescheiden van het zijspan en gewone motorfietsen die zijn omgebouwd tot motorfietsen met zijspan. De eerste categorie is goedgekeurd als motorfiets met zijspan (categorie L4e).

De tweede categorie is problematischer, aangezien het gaat om motorfietsen met twee wielen die als

homologués en tant que tels, mais auxquels l'utilisateur a ajouté un sidecar. Dans certains cas, l'utilisateur peut également détacher cette extension. Pour faire homologuer un cyclomoteur auquel un sidecar a été ajouté, il faut l'accord du constructeur d'origine, mais il n'est pas toujours facile d'obtenir cet accord. Le véhicule transformé doit également être testé par un service technique agréé.

Certaines personnes ont ajouté un sidecar à leur cyclomoteur sans demander une nouvelle homologation. Dans ce cas, le cyclomoteur est immatriculé et assuré comme un cyclomoteur ordinaire, puisque seule cette information a été transmise lors de la demande d'immatriculation. Cette pratique est illégale et l'instauration d'un contrôle technique pour les nouveaux propriétaires y mettra fin. Mes collègues des entités fédérées n'ont pas pris contact avec moi à ce sujet.

Les données d'immatriculation d'un véhicule doivent d'abord être validées par un organisme d'homologation, qui est de la compétence des régions. La DIV ne peut pas immatriculer un véhicule qui ne correspond plus au produit du constructeur tel qu'il a été validé par l'autorité d'homologation.

10.03 Frank Troosters (VB): De nombreux amateurs souhaitent que ce problème soit résolu. La ministre Peeters n'a pas contacté le ministre, mais rien ne l'empêche de la contacter lui-même. J'ai déposé une motion de recommandation dans laquelle je demande que les initiatives nécessaires soient prises immédiatement afin que toutes les motos avec side-car puissent être immatriculées correctement.

Motions

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité,

- vu que les motos avec side-car ne peuvent actuellement pas être revendues, ni contrôlées après un accident;

- vu qu'une adaptation de l'immatriculation d'une moto en moto avec side-car n'est pas possible sans certificat de contrôle pour les motos de catégorie L4e;

- vu qu'en cas de problèmes, il se peut que les assureurs n'interviennent pas en raison des informations incorrectes figurant sur le certificat

dusdanig zijn goedgekeurd, maar waaraan de gebruiker een zijspan heeft toegevoegd. In sommige gevallen kan de gebruiker dat wagentje ook opnieuw loskoppelen. Om een motorfiets waaraan een zijspan is toegevoegd, te laten homologeren, heeft men de toestemming nodig van de oorspronkelijke fabrikant, maar die is niet altijd gemakkelijk te verkrijgen. Ook moet het omgebouwde voertuig door een erkende technische dienst worden getest.

Sommige mensen hebben een zijspan toegevoegd zonder een nieuwe goedkeuring aan te vragen. In dat geval wordt de motorfiets ingeschreven en verzekerd als een gewone motorfiets, aangezien alleen die informatie werd doorgegeven bij de aanvraag tot inschrijving. Die praktijk is illegaal en de invoering van een technische keuring voor nieuwe eigenaars zal daaraan een einde maken. Mijn collega's uit de deelstaten hebben hierover geen contact met mij opgenomen.

De inschrijvingsgegevens van een voertuig moeten eerst worden gevalideerd door een goedkeuringsinstantie, waarvoor de gewesten bevoegd zijn. De DIV kan geen voertuig inschrijven dat niet meer overeenstemt met het product van de fabrikant dat door de goedkeuringsautoriteit werd gevalideerd.

10.03 Frank Troosters (VB): Veel liefhebbers willen dit probleem graag opgelost zien. Minister Peeters heeft geen contact opgenomen met de minister, maar niets belet hem om zelf met haar contact op te nemen. Ik heb een motie van aanbeveling ingediend waarin ik vraag om onmiddellijk de nodige stappen te zetten, zodat alle motoren met zijspan correct kunnen worden ingeschreven.

Moties

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- overwegende het feit dat motorfietsen met een zijspan momenteel niet kunnen worden doorverkocht, noch gekeurd na een ongeval;

- overwegende dat de aanpassing van de inschrijving van motorfiets naar motorfiets met een zijspan niet mogelijk is zonder keuringsattest voor motorfietsen van categorie L4e;

- overwegende het feit dat verzekeraars in geval van problemen mogelijk niet tussenbeide komen wegens incorrecte info op het inschrijvingsbewijs;

d'immatriculation;

- vu qu'il n'existe pas dans ce pays d'organisme chargé spécifiquement du contrôle d'un side-car;
- vu que les certificats de contrôle des side-cars qui ont été contrôlés à l'étranger ne sont pas reconnus dans ce pays;

demande au gouvernement

d'entreprendre immédiatement les démarches nécessaires pour que toutes les motos avec side-car puissent être immatriculées correctement."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Kim Buyst.

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

11 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'utilisation de bus communaux pour des ASBL paracommunales" (55037566C)

11.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *En janvier dernier, Benoît Piedboeuf vous interrogeait à propos de l'utilisation des bus communaux qui, en région rurale, sont souvent sollicités pour combler les besoins de mobilité. Les autocaristes estimaient être victimes d'une concurrence déloyale. La loi du 15 juillet 2013 – qui interdit le transport pour compte propre lorsqu'il n'y a pas de lien réel et permanent entre le transporteur et les voyageurs – limite les possibilités d'utilisation des bus communaux. Vous étiez cependant ouvert à l'idée de permettre à des services publics locaux de venir en aide à des associations, par exemple.*

Dans le cadre de structures dont la commune est membre, il y a bien lien "réel et permanent" entre le transporteur et les voyageurs. Dès lors, les ASBL paracommunales peuvent-elles faire appel aux bus communaux?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): En ce qui concerne le transport national, le législateur de l'époque a jugé nécessaire de limiter les applications du transport pour compte propre afin d'éviter une concurrence déloyale vis-à-vis du secteur professionnel. La loi du 15 juillet 2013 interdit le transport national pour compte propre lorsqu'il n'y a pas de lien réel et permanent entre le transporteur et les voyageurs.

L'exposé des motifs indique que le lien entre transporteur et voyageurs doit être strict et direct, ce qui n'est pas le cas entre une commune et des ASBL paracommunales ou leurs affiliés. Dès lors, ces derniers ne peuvent pas faire appel aux bus communaux pour leurs excursions. Il ne s'agit pas

- overwegende dat er in dit land geen enkele instantie is specifiek voor de keuring van een zijspan;
- overwegende het feit dat keuringsattesten van zijspannen die in het buitenland gekeurd werden, niet erkend worden in dit land;

vraagt de regering

onmiddellijk de noodzakelijke stappen te ondernemen opdat alle motoren met een zijspan correct kunnen worden ingeschreven."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Kim Buyst.

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

11 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebruik van gemeentebussen door paragemeentelijke vzw's" (55037566C)

11.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *In januari van dit jaar heeft Benoît Piedboeuf u een vraag gesteld over het gebruik van gemeentelijke bussen, die in landelijke gebieden vaak op aanvraag ingezet worden om aan mobiliteitsbehoeften te voldoen. De autocarbedrijven vonden dat ze het slachtoffer waren van oneerlijke concurrentie. De wet van 15 juli 2013 – die een verbod inhoudt op het vervoer voor eigen rekening wanneer er geen reële en vaste band bestaat tussen de vervoerder en de reizigers – beperkt de mogelijkheden voor het gebruik van gemeentelijke bussen. U had evenwel oren naar het idee om lokale overheidsdiensten toe te staan om bijvoorbeeld verenigingen uit de brand te helpen.*

In het kader van structuren waarvan de gemeente lid is, is er wel degelijk sprake van een "reële en vaste" band tussen de vervoerder en de reizigers. Komen paragemeentelijke vzw's bijgevolg in aanmerking voor vervoer met gemeentelijke bussen?

11.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Wat het binnenlands vervoer betreft, heeft de wetgever het destijds noodzakelijk geacht om de toepassingen van het vervoer voor eigen rekening te beperken om oneerlijke concurrentie met de beroepssector te voorkomen. Bij de wet van 15 juli 2013 werd binnenlands vervoer voor eigen rekening verboden wanneer er geen reële en duurzame band tussen de vervoerder en de reizigers bestaat.

Volgens de memorie van toelichting moet er een strikte en directe band tussen de vervoerder en de reizigers bestaan, wat niet het geval is tussen een gemeente en paragemeentelijke vzw's of hun aangesloten. Bijgevolg kunnen deze laatste geen gebruik maken van de gemeentelijke bussen voor

d'une interprétation propre du SPF Mobilité, mais de la volonté du législateur en 2013.

J'estime cette disposition trop restrictive et je compte rouvrir la discussion avec le SPF et le secteur pour envisager des évolutions permettant à ces services publics locaux de venir en aide de façon ponctuelle à ces groupes, en rentabilisant aussi un matériel qui a coûté cher à la collectivité. Cela me semble relever du bon sens même si une commune ne peut se substituer à des opérateurs privés qui ont toute leur place et doivent également être protégés.

11.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Merci, même si votre réponse ne m'arrange pas et n'est pas conforme à ce que peuvent attendre les communes. Je vous remercie de prendre ce sujet à bras-le-corps et, dans la mesure du possible, d'apporter une amélioration.

L'incident est clos.

12 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le désherbage alternatif pratiqué par Infrabel" (55037596C)

12.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel utilise encore le glyphosate – interdit aux particuliers – pour désherber les voies, mais a lancé des projets pilotes avec des méthodes alternatives, tels que le "train eau chaude". L'Allemagne cessera d'utiliser le glyphosate d'ici la fin de l'année.

Comment évolue l'utilisation des pesticides sur notre réseau ferroviaire? Où en sont les solutions alternatives? Où en est le plan d'action visant à réduire l'usage de pesticides?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Depuis ma prise de fonction, ce point a été traité en priorité et il a également été inséré dans le contrat de performance d'Infrabel. Cependant, il n'existe pas encore, à l'heure actuelle, de techniques alternatives valables et applicables à grande échelle pour un désherbage efficace du ballast et des chemins de service. Toutes les compagnies ferroviaires du monde font face à ce problème.

Quant au train à eau chaude, des adaptations sont encore nécessaires en ce qui concerne la vitesse de travail, la détection de la végétation, l'automatisation des têtes d'aspersion ainsi que la réduction de la consommation d'eau et d'énergie. Le train à eau chaude ne constitue toutefois pas une solution globale et devrait être utilisé en combinaison avec d'autres mesures. Ainsi, Infrabel élabore des projets

hun uitstappen. Dit is niet de interpretatie van de FOD Mobiliteit zelf, maar de wil van de wetgever in 2013.

Ik ben van oordeel dat deze bepaling te beperkend is en ik ben van plan het debat met de FOD en de sector te heropenen om na te denken over aanpassingen die deze lokale overheidsdiensten in staat zouden stellen om deze groepen punctueel te helpen en tegelijkertijd het materiaal dat de gemeenschap veel geld heeft gekost te doen renderen. Dit lijkt me een kwestie van gezond verstand, ook al mag een gemeente niet de plaats innemen van privéoperators, die hun rechtmatige plaats hebben en ook beschermd moeten worden.

11.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik dank u, ook al ben ik niet tevreden met uw antwoord, dat niet tegemoetkomt aan wat de gemeenten mogen verwachten. Ik wil u bedanken omdat u het probleem ten gronde aanpakt en de situatie in de mate van het mogelijke tracht te verbeteren.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Alternatieve onkruidbestrijding door Infrabel" (55037596C)

12.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel gebruikt glyfosaat – verboden voor particulieren – nog om onkruid tussen de sporen te verdelgen, maar startte wel proefprojecten met alternatieve behandelwijzen, zoals de heetwatertrein. Duitsland zal tegen eind dit jaar stoppen met het gebruik van glyfosaat.

Hoe evolueert het gebruik van pesticiden op het spoorweginet? Wat is de stand van zaken van de alternatieven? Hoever staat het met het actieplan ter vermindering van pesticiden?

12.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Sinds mijn aantreden heb ik dit punt prioritair aangepakt en het staat ook ingeschreven in het performantiecontract van Infrabel. Er bestaan vandaag echter nog geen volwaardige alternatieve technieken voor onkruidbestrijding in de ballastbedding en op de dienstpaden die op grote schaal kunnen worden toegepast. Alle spoorwegaatschappijen wereldwijd worden hiermee geconfronteerd.

Voor de heetwatertrein zijn nog aanpassingen nodig wat betreft de werksnelheid, de detectie van vegetatie, de automatisatie van de sproeikoppen en de vergroening van het water- en energieverbruik. De heetwatertrein is echter geen totaaloplossing en zou met andere maatregelen moeten worden gecombineerd. Zo werkt Infrabel testprojecten uit met pelargonzuur en bioherbiciden en met de

pilotes pour tester l'utilisation d'acide pélargonique et de bioherbicides, ainsi que le semis des pistes de sécurité. La concertation avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure se poursuit.

L'évaluation du Plan d'Action National de Réduction des Pesticides 2019-2023 est en cours et un nouveau plan d'action 2024-2026 est élaboré en collaboration avec les autorités régionales compétentes.

12.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Je me réjouis que le ministre fasse de cette question une priorité. Il est regrettable que depuis l'interdiction de la vente du glyphosate il y a cinq ans, les choses n'aient pas évolué davantage. J'espère que des alternatives adéquates seront trouvées dans d'autres pays. Je continuerai également à suivre ce dossier, car l'environnement et la santé de nos concitoyens sont bien trop importants.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55937680C de M. Roggeman est supprimée. Les questions n°s 55037692C, 55037693C et 55037694C de M. Troosters sont reportées.

13 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit chez Vias" (55037721C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit chez Vias" (55037762C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55037910C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit de Vias" (55037940C)

13.01 Jef Van den Bergh (cd&v): À la suite des accusations portées contre l'institut Vias concernant les pratiques visant à l'influencer et la séparation parfois floue entre les opérations commerciales et les missions publiques, un audit a été commandé.

Où en est la situation et quelles initiatives sont-elles prises, le cas échéant, pour améliorer le fonctionnement de l'institut Vias?

13.02 Frank Troosters (VB): L'audit de Vias est-il à présent terminé? Quels sont les premiers constats, quels sont les résultats et quel est le contenu du rapport? Le rapport de l'audit sera-t-il disponible dans son intégralité pour les membres de la commission? Le ministre s'est-il récemment encore concerté avec Vias, notamment à propos de l'audit?

13.03 Wouter Raskin (N-VA): Un rapport intérimaire est-il déjà disponible? Quelles sont les premières conclusions provisoires? Impacteront-

inzaaiing van de veiligheidspistes. Het overleg met andere infrastructuurbeheerders wordt voortgezet.

Het huidige actieplan Pesticidevermindering 2019-2023 wordt geëvalueerd en een nieuw actieplan 2024-2026 wordt opgemaakt, samen met de bevoegde gewestelijke overheden.

12.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat de minister hier een prioriteit van maakt. Het is spijtig dat er sinds het verbod op de verkoop van glyfosaat vijf jaar geleden niet meer ontwikkelingen zijn. Ik hoop dat er goede alternatieven worden gevonden in andere landen. Ik zal dit ook blijven opvolgen, want het leefmilieu en de gezondheid van onze mensen zijn veel te belangrijk.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55937680C van de heer Roggeman vervalt. De vragen nrs. 55037692C, 55037693C en 55037694C van de heer Troosters worden uitgesteld.

13 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55037721C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55037762C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias institute" (55037910C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van Vias" (55037940C)

13.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Naar aanleiding van beschuldigingen aan het adres van Vias over beïnvloeding en een soms onduidelijke scheiding tussen commerciële taken en publieksopdrachten, is er een auditopdracht gegeven.

Wat is de stand van zaken en welke initiatieven komen er eventueel om tot een betere werking te komen?

13.02 Frank Troosters (VB): Is de audit bij Vias inmiddels afgerond? Wat zijn de eerste bevindingen, de resultaten en de inhoud van het rapport? Zal het auditrapport integraal ter beschikking worden gesteld van de commissieleden? Had de minister onlangs nog overleg met Vias, bijvoorbeeld over de audit?

13.03 Wouter Raskin (N-VA): Is er al een tussentijds rapport beschikbaar? Wat zijn de voorlopige bevindingen? Hebben die impact op de

elles la vision du ministre quant à l'avenir de Vias? Quand pouvons-nous espérer la publication d'un rapport final? Pourquoi un subside de 5,55 millions d'euros destiné à Vias a-t-il été réduit de 500 000 euros? Quelle sera l'affectation des moyens ainsi libérés?

13.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Vias est un acteur essentiel dans la politique de sécurité routière. Je me joins aux questions qui vous ont été posées.

Le résultat de l'audit demandé en août 2022 peut-il être communiqué à la commission? Quelles conclusions peuvent-elles être tirées à ce stade? Quelles sont les premières recommandations?

13.05 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): J'ai demandé cet audit en raison de l'importance que revêt Vias en tant que partenaire en matière de sécurité routière. Il est achevé, mais la version définitive ne sera disponible que dans quelques jours. Nous avons cependant déjà reçu les principales conclusions.

L'objectif de l'audit était d'examiner le contrôle interne en vue de mieux séparer, en termes de comptabilité et de contenu, les deux types de missions de Vias, à savoir les activités commerciales et celles de service public, qui font l'objet d'une convention annuelle avec l'État et pour lesquelles Vias reçoit une subvention. L'audit est fondé sur une analyse des données comptables et de la procédure interne pour 2022.

Nous disposons déjà des premières conclusions. Les structures de concertation qui ont été mises en place correspondent aux rôles et au fonctionnement décrits dans la convention. Les mesures administratives et de contrôle sont pertinentes pour garantir les éléments suivants: le contrôle des activités au sein de Vias, la séparation entre les projets subventionnés et les autres, la présence de justificatifs, les possibilités de contrôle des coûts opérationnels et de personnel, l'application cohérente du tarif horaire fixe et la contrôlabilité des coûts opérationnels rapportés.

Un processus de reporting et de validation interne et externe – par le biais du comité de surveillance du SPF Mobilité – a été mis en place de façon adéquate.

L'audit n'a donc pas mis en lumière de grands problèmes de gestion financière. L'auditeur estime que les mécanismes de contrôle internes sont efficaces et que Vias applique les normes de qualité

toekomstvisie van de minister voor Vias? Wanneer mogen we een definitief rapport verwachten? Waarom werd in 2023 een subsidie voor Vias ter waarde van 5,55 miljoen euro met 500.000 euro verminderd? Waar gaan de vrijgekomen middelen naartoe?

13.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Vias institute is een essentiële speler in het verkeersveiligheidsbeleid. Ik sluit me aan bij de vragen die u werden gesteld.

Kan het resultaat van de in augustus 2022 gevraagde audit aan de commissie worden meegedeeld? Welke conclusies kunnen er in dit stadium worden getrokken? Wat zijn de eerste aanbevelingen?

13.05 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Vias is een belangrijke partner inzake verkeersveiligheid en daarom heb ik de audit aangevraagd. Die is inmiddels afgerond, maar de definitieve versie krijgen we pas over een aantal dagen. We hebben wel al de belangrijkste conclusie gekregen.

Het doel van de audit was de interne controle te onderzoeken om in de toekomst een beter boekhoudkundig en inhoudelijk onderscheid te kunnen maken tussen de twee soorten activiteiten van Vias, namelijk de commerciële activiteiten en de opdrachten van openbare dienst, waarvoor een jaarlijkse overeenkomst wordt gesloten met de overheid en waarvoor Vias een subsidie krijgt. De audit is gebaseerd op een analyse van boekhoudkundige gegevens en de interne procedure voor 2022.

We beschikken al over de eerste conclusies. De geïmplementeerde overlegstructuren stemmen overeen met de rollen en werking zoals bepaald in de conventie. Er zijn afdoende administratieve en controlemaatregelen om de volgende zaken te waarborgen: de controle van de activiteiten binnen Vias, de scheiding tussen gesubsidieerde en andere projecten, de aanwezigheid van bewijsstukken, de controleerbaarheid van de operationele en de personeelskosten, de consequente toepassing van het vaste uurtarief en de controleerbaarheid van gerapporteerde operationele kosten.

Een adequaat intern en extern – via het toezichtcomité bij de FOD Mobilité – rapporterings- en validatieproces is geïmplementeerd.

De audit heeft dus geen grote problemen uitgewezen met het financiële beheer. De auditeur oordeelt dat de interne controlemechanismen afdoende zijn en dat Vias de nodige

qui s'imposent. Il formule cependant plusieurs recommandations: la documentation formelle des modifications approuvées au long de l'année par le comité de surveillance et l'adaptation du reporting en ce sens; concernant l'enregistrement du temps, l'établissement des heures approuvées au moyen d'une capture d'écran servant de preuve mensuelle; une confirmation annuelle formelle de la méthode et du tarif horaire fixe par le comité de surveillance; la mention sous la rubrique des projets de recherche de toutes les heures de travail y afférentes, pour créer un aperçu plus correct des coûts par projet de recherche. Ces recommandations seront insérées dans la convention annuelle que nous signerons à partir de cette année avec Vias.

(En français) J'ai rencontré hier le comité de direction de Vias. Effectivement, le budget attribué à Vias a été diminué de 500 000 euros afin de pouvoir mettre en concurrence plusieurs opérateurs spécialisés pour des sujets qui n'ont pas trait spécifiquement à la sécurité routière, notamment des universités, pour disposer d'une palette d'opérateurs plus large, au-delà de la relation de confiance avec Vias pour la sécurité routière.

J'avais pris l'initiative de cet audit pour améliorer la gouvernance et la transparence de la relation entre Vias et l'État, notamment en ce qui concerne la séparation des activités d'étude et des activités commerciales. J'avais déjà demandé à Vias de revoir sa structure organisationnelle afin qu'elle reflète mieux cette séparation claire.

Plusieurs pistes sont à l'étude avec un organisme externe pour renforcer cette séparation. Les changements devraient être mis en œuvre à partir du 1^{er} janvier prochain, en plus des mesures en matière de comptabilité. Nous voulons améliorer le *reporting*, le suivi et les procédures de Vias, en collaboration avec ses équipes dirigeantes. L'audit nous permettra d'améliorer encore cette coopération dans le domaine crucial de la sécurité routière. En la matière, l'expertise de Vias est unique en Belgique.

Je reste pleinement engagé en faveur de meilleures protections des usagers de la route, notamment les plus actifs et les plus vulnérables.

[13.06] Jef Van den Bergh (cd&v): L'audit peut donc réfuter toutes les allégations, il existe de nombreux mécanismes de contrôle et les flux financiers sont

kwaliteitsstandaarden toepast. Hij formuleert wel een reeks aanbevelingen: het formeel documenteren van de door het toezichtcomité goedgekeurde wijzigingen tijdens het jaar en de afstemming van de rapportering daarop; het vastleggen in de tijdsregistratie van de goedgekeurde uren door middel van een screenshot als maandelijkse bewijsvoering; een jaarlijkse formele bekrachtiging van de methodiek en het vaste uurtarief door het toezichtcomité; de rapportering van alle uren op onderzoeksprojecten onder die rubriek om een correcter inzicht te geven in de kosten per onderzocht project. Deze aanbevelingen zullen worden opgenomen in de jaarlijkse overeenkomst met Vias die wij vanaf dit jaar ondertekenen.

(Frans) Gisteren heb ik het directiecomité van Vias institute ontmoet. Het budget dat aan Vias institute toegekend werd, werd inderdaad met 500.000 euro verminderd om voor onderwerpen die niet specifiek betrekking hebben op de verkeersveiligheid ook verscheidene andere gespecialiseerde operatoren te laten meedingen, zoals met name de universiteiten. Op die manier kunnen we over een breder scala van operatoren beschikken, los van de vertrouwensrelatie met Vias institute op het stuk van de verkeersveiligheid.

Ik nam destijds het initiatief voor deze audit om de governance en de transparantie inzake de relatie tussen Vias institute en de Staat te verbeteren, meer bepaald wat de scheiding tussen de onderzoeksactiviteiten en de commerciële activiteiten betreft. Ik had Vias institute al gevraagd om zijn organisatiestructuur te herzien opdat die duidelijke scheiding ook daarin beter tot uiting zou komen.

In samenwerking met een externe instantie worden er verscheidene mogelijkheden onderzocht om die scheidingslijn nog duidelijker te trekken. De wijzigingen zouden vanaf 1 januari eerstkomend toegepast moeten worden, boven op verschillende boekhoudkundige maatregelen. We willen de rapportering, de follow-up en de procedures bij Vias institute verbeteren, in samenwerking met de managementteams van het instituut. De audit zal ons in staat stellen om die samenwerking in het cruciale domein van de verkeersveiligheid nog te verbeteren. Op dat vlak is de expertise van Vias institute uniek in België.

Ik blijf me ten volle inzetten voor een betere veiligheid van de weggebruikers, met name van degenen die het actiefst en het kwetsbaarst zijn.

[13.06] Jef Van den Bergh (cd&v): De audit kan dus alles weerleggen, er zijn heel veel controlemechanismen en de financiële stromen zijn

clairs et bien délimités. Il semble juste de rendre ces éléments visibles. Le budget a été réduit de 500 000 ou de 600 000 euros pour permettre une plus grande concurrence, mais nous devons bien y réfléchir. Il est nécessaire de disposer d'un centre de connaissances influent dans le domaine de la circulation et de la sécurité routière, et je ne suis pas certain que la fragmentation entre différentes institutions et universités soit le meilleur moyen d'y parvenir.

13.07 Frank Troosters (VB): Le rapport indique qu'à l'avenir, il faudra établir une distinction comptable claire entre les activités commerciales et les autres activités. En ce qui concerne le contrôle budgétaire, la séparation des projets est suffisante. Il est logique et positif que des recommandations soient formulées pour servir de base de travail. Je pense également qu'il est très important d'avoir un organisme indépendant comme l'institut Vias. Je pense qu'il a été absolument démontré que celui-ci faisait son travail en toute indépendance et je trouve donc incompréhensible que son budget soit réduit de 500 000 euros. Je pense au contraire que nous devrions l'augmenter, surtout après un rapport si positif. En outre, j'espère que les médias disculperont entièrement l'institut Vias.

13.08 Wouter Raskin (N-VA): Je n'ai pas grand-chose à ajouter, sous réserve des conclusions définitives. Tout porte à croire que les insinuations malveillantes dans la presse étaient exagérées. Cela me donne un sentiment quelque peu étrange. Le budget a été amputé de 500 000 euros, ce qui n'est pas peu, d'autant que le ministre s'érige en fervent défenseur de la sécurité routière. Je voudrais également plaider en faveur d'un institut indépendant pour la sécurité routière, comme l'IBSR l'était jadis et comme Vias l'est aujourd'hui. Je suis curieux de connaître les résultats définitifs de l'audit.

13.09 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Vias est un partenaire essentiel à toutes les politiques de sécurité routière. Je félicite le ministre d'avoir initié la demande d'audit. Les premiers résultats sont quelque peu rassurants, même si des points peuvent être améliorés. Nous attendons les conclusions définitives.

L'incident est clos.

14 Question de Thierry Warmoes à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les accès à la gare de Namur et la passerelle d'Herbatte" (55037712C)

14.01 Thierry Warmoes (PVDA-PTB): Namur est traversée par plusieurs voies ferroviaires qui coupent le centre en deux. Outre les ponts de Louvain et d'Heuvy, il y a la dalle de la gare de

helder et goed afgebakend. Het lijkt me goed om dat ook zichtbaar te maken. Het budget is verlaagd met 500.000 of 600.000 euro om zo de concurrentie meer te laten spelen, maar wij moeten daar wel goed over nadenken. Er is nood aan een sterke kennisinstelling op het vlak van verkeer en verkeersveiligheid en ik weet niet of de versnippering over verschillende instellingen en universiteiten de beste manier van werken is.

13.07 Frank Troosters (VB): Uit het rapport blijkt dat er in de toekomst een duidelijk boekhoudkundig onderscheid moet zijn tussen de commerciële en de andere activiteiten. Wat betreft de budgettaire controle is er voldoende scheiding van de projecten. Het is logisch en goed dat er aanbevelingen komen waarmee men aan de slag kan gaan. Ik vind het ook heel belangrijk dat er een onafhankelijk orgaan als Vias is. Volgens mij is absoluut aangetoond dat Vias dat werk onafhankelijk doet en ik vind het daarom onbegrijpelijk dat het budget met 500.000 euro wordt verlaagd. Ik zou net zeggen dat we dat zouden moeten verhogen, zeker na zo een rapport. En ik hoop dat Vias in de media wordt gezuiverd van alle blaam.

13.08 Wouter Raskin (N-VA): Ik heb hieraan weinig te voegen, onder voorbehoud van de definitieve conclusies. Het lijkt er sterk op dat de verdachtmakingen in de pers overdreven waren. Dat geeft me wel een enigszins vreemd gevoel. Het budget werd verlaagd met 500.000 euro, wat toch niet weinig is, zeker omdat de minister zich een vurige verdediger van de verkeersveiligheid noemt. Ook ik wil een pleidooi voeren voor een onafhankelijk verkeersveiligheidsinstituut, zoals het BIVV dat was en zoals Vias dat vandaag is. Ik kijk uit naar de definitieve audit.

13.09 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Vias is een belangrijke partner voor het gehele verkeersveiligheidsbeleid. Ik wil de minister lof toezwaaien, omdat hij het initiatief genomen heeft om een audit te laten uitvoeren. De eerste resultaten zijn enigszins geruststellend, ook al zijn er nog verbeterpunten. We wachten de eindconclusies af.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Thierry Warmoes aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegangen tot het station Namen en de loopbrug van Herbatte" (55037712C)

14.01 Thierry Warmoes (PVDA-PTB): Namen wordt doorkruist door verschillende spoorlijnen die het centrum in tweeën snijden. Naast de bruggen van Leuven en Heuvy is er de platte overkapping van

Namur et la passerelle d'Herbatte. Ce dossier traîne depuis des années. Deux escalators du côté nord de la dalle ont été hors d'usage pendant des semaines. Un des deux ascenseurs est définitivement condamné et l'autre ne fonctionne pas toujours. Il faut alors emprunter une trentaine de marches, quasiment infranchissables pour les mamans avec poussette ou les personnes handicapées. Les deux ascenseurs et les deux escalators côté centre-ville seraient aussi parfois tous hors d'usage, ce qui pose le même problème. La dalle de la gare doit être définitivement accessible grâce à des appareils qui fonctionnent et ne puent pas l'urine. L'échevine en charge du dossier a déploré, malgré l'annonce des travaux de la passerelle d'Herbatte pour juin, l'absence de nouvelles.

Quand cela sera-t-il définitivement réglé? Quelles sont les solutions, le calendrier et les responsabilités respectives du Service public de Wallonie, de la SNCB, d'Infrabel et de la ville de Namur?

Infrabel m'a dit que l'éclairage était en ordre mais que tout le reste ne l'était pas. Les ascenseurs ont fonctionné 15 jours il y a une vingtaine d'années. Otis devrait s'en occuper mais ne le fait pas. Quelles sont les responsabilités de chacun?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La gare de Namur a une nouvelle configuration multimodale intéressante avec un parking de bus sur son toit. La SNCB et Infrabel travaillent à améliorer l'accès à la gare par ses différents côtés. Ces aménagements s'inscrivent dans le plan de réhabilitation des abords de la gare.

L'accès depuis le boulevard du Nord se situe sur une propriété du Service public de Wallonie (SPW). Les ascenseurs et escalators sont donc contractuellement sous sa responsabilité. Ils sont en fin de vie et souffrent aussi de vandalisme. La SNCB, le SPW et Infrabel collaborent pour renouveler et embellir cette entrée de gare. La SNCB a commandé de nouveaux ascenseurs et escalators qui seront placés dans les prochains mois. Leur gestion sera désormais confiée à la SNCB dont l'intérêt est plus direct que le SPW.

L'ensemble de la zone sera réaménagé: revêtement sols et murs, éclairage, signalétique, placement de caméras. Les études sont terminées et la publication de marchés est en cours.

En gare, les ascenseurs sont la proie d'incivilités. Les gestionnaires de gare réduisent au maximum les nuisances liées aux pannes, qui font l'objet d'une réparation la plus rapide possible. La SNCB étudie

of dekplaat boven op het station Namen en de loopbrug van Herbatte. Dat project sleept al jaren aan. Twee roltrappen aan de noordkant van de overkapping zijn al weken defect. Een van de twee liften is definitief afgekeurd en de andere werkt niet altijd. Dan moeten de reizigers een trap van een dertigtal treden nemen, wat bijna onmogelijk is voor moeders met een kinderwagen of personen met een handicap. De twee liften en twee roltrappen aan de kant van het stadscentrum zijn soms ook allemaal buiten gebruik, wat tot hetzelfde probleem leidt. De dekplaat op het station moet permanent toegankelijk gemaakt worden met een werkende infrastructuur die niet naar urine stinkt. De bevoegde schepen betreurde het gebrek aan updates over het project, hoewel was aangekondigd dat de werken aan de loopbrug van Herbatte in juni van start zouden gaan.

Wanneer worden die problemen definitief verholpen? Wat zijn de oplossingen, het tijdschema en de respectieve verantwoordelijkheden van de Waalse overheid, de NMBS, Infrabel en de stad Namen?

Infrabel heeft me meegedeeld dat de verlichting in orde was, maar de rest niet. De liften hebben ongeveer 20 jaar geleden 15 dagen gewerkt. Otis zou ze moeten herstellen maar doet dat niet. Wat zijn ieders verantwoordelijkheden?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het station Namen heeft een interessante nieuwe multimodale lay-out, met een busparking op het dak. De NMBS en Infrabel werken aan een betere toegang tot het station langs alle ingangen. Die aanpassingen maken deel uit van het renovatieplan voor de stationsomgeving.

De toegang vanaf de Boulevard du Nord bevindt zich op een eigendom van de Service public de Wallonie (SPW). De liften en roltrappen vallen dus onder haar contractuele verantwoordelijkheid. Ze zijn aan het einde van hun levensduur en zijn ook onderhevig aan vandalisme. De NMBS, de SPW en Infrabel werken samen om deze stationsingang te vernieuwen en te verfraaien. De NMBS heeft nieuwe liften en roltrappen besteld, die de komende maanden geïnstalleerd zullen worden. Het beheer ervan wordt voortaan toevertrouwd aan de NMBS, die een directer belang heeft dan de SPW.

De hele zone zal heringericht worden: vloer- en muurbekleding, verlichting, bewegwijzering, plaatsing van camera's. De studies zijn klaar en men is bezig met de publicatie van de aanbestedingen.

In het station vallen de liften ten prooi aan wangedrag. De stationsbeheerders beperken de overlast als gevolg van de storingen tot een minimum door herstellingen zo snel mogelijk uit te

le remplacement de ces équipements.

En ce qui concerne la passerelle d'Herbatte, Infrabel m'informe que les obligations des différentes parties ont été précisées dans une convention signée en 2018 qui prévoit la reprise de la passerelle par la ville de Namur. Avant cela, Infrabel a mis en œuvre diverses actions: remise en état des ascenseurs, éclairage provisoire, prise de contact avec ORES et passage de commandes auprès de leur service. Les différents contacts utiles se poursuivent afin de sécuriser cette passerelle.

La passerelle est régulièrement dégradée. Cela constitue des coûts importants. Récemment, un ascenseur a fait l'objet de ce type d'agissements. Il faut remplacer un certain nombre de pièces. Leur remplacement est prévu.

Nous travaillons avec la SNCB et Infrabel en collaboration avec la ville de Namur à l'amélioration des accès à la gare. Ce travail avance bien. L'inauguration de la gare des bus était un grand pas en avant.

Il faut poursuivre les efforts et terminer les travaux.

14.03 Thierry Warmoes (PVDA-PTB): La circulation des bus sur la dalle de la gare fonctionne bien. C'est bien aménagé.

Par rapport à l'accès nord, les équipements sont commandés, les marchés en cours ont été publiés. Pour la passerelle d'Herbatte, les ascenseurs sont fermés. Ils n'auraient presque jamais fonctionné. Ce n'est pas une question de vandalisme, ils n'ont pas été remis en état. Quand la passerelle sera opérationnelle, le contrôle social fera peut-être en sorte qu'il y ait moins d'incivilités.

La convention date de 2018. Je vous demande d'inciter Infrabel à faire sa part du travail pour que ce soit remis en ordre.

L'incident est clos.

15 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La diminution de l'offre ferroviaire dans le nord de la province d'Anvers (question de suivi)" (55037722C)

15.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Des trains ont été supprimés en raison d'une pénurie persistante de conducteurs et surtout d'accompagnateurs de train.

voeren. De NMBS buigt zich over de vervanging van die installaties.

Wat de loopbrug van Herbatte betreft, deelt Infrabel mij mee dat de verplichtingen van de verschillende partijen gepreciseerd werden in een in 2018 gesloten overeenkomst die voorziet in de overname van de loopbrug door het stadsbestuur van Namen. Voor dat gebeurde, heeft Infrabel verscheidene acties ondernomen: het herstellen van de liften, het aanbrengen van voorlopige verlichting, het opnemen van contact met ORES en het plaatsen van bestellingen. Nuttige contacten worden onderhouden om die loopbrug te beveiligen.

De loopbrug wordt regelmatig beschadigd. Dat zorgt voor flinke kosten. Onlangs nog werd er een lift beschadigd, waardoor er bepaalde onderdelen vervangen moeten worden. Dat zal binnenkort gebeuren.

We werken samen met de NMBS en Infrabel en in samenspraak met het stadsbestuur van Namen aan een betere toegang tot het station. Dat werk gaat goed vooruit. De ingebruikname van het busstation was een flinke stap in de goede richting.

We moeten inspanningen blijven leveren en de werken voltooien.

14.03 Thierry Warmoes (PVDA-PTB): Het busverkeer op de dekplaat boven het station verloopt vlot. Die infrastructuur is goed ingericht.

Wat de noordelijke toegang betreft, is de uitrusting besteld en zijn de aanbestedingsprocedures aan de gang. De liften van de loopbrug van Herbatte zijn buiten gebruik en niet toegankelijk. Naar verluidt hebben ze vrijwel nooit gefunctioneerd. Dat komt niet doordat er vandalen aan het werk zijn geweest, maar doordat de liften nooit hersteld werden. Zodra de loopbrug operationeel zal zijn, zal de sociale controle misschien tot een vermindering van de overlast leiden.

De overeenkomst dateert van 2018. Ik vraag u Infrabel ertoe aan te zetten zijn bijdrage te leveren opdat de problemen opgelost kunnen worden.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschalen van het treinaanbod in het noorden van de provincie Antwerpen (vervolgvraag)" (55037722C)

15.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Er zijn treinen geschrapt wegens een aanhoudend tekort aan treinbestuurders en vooral aan treinbegeleiders.

Quand le service pourra-t-il de nouveau être assuré intégralement comme prévu?

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le recrutement de personnel supplémentaire se déroule favorablement. Entre le 1^{er} janvier et le 15 juin 2023, 330 des 440 accompagnateurs de train recherchés par la SNCB, ont été trouvés. Parmi ceux-ci, 256 ont effectivement pris leur fonction et les autres commenceront au cours des semaines et des mois à venir.

Ces chiffres sont donc très encourageants. Mon cabinet et la SNCB vont ramener l'offre à un niveau supérieur dès que possible.

15.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Reste bien sûr à savoir dans quelle mesure les recrutements se font en fonction des dépôts confrontés aux plus grandes difficultés, tels que celui d'Anvers et le district du Nord-Ouest. Par ailleurs, il convient de prendre également en considération l'absentéisme et les départs, par exemple à la retraite. Le bilan doit être positif si nous voulons effectivement remettre en service les trains prévus dans les horaires. J'ose espérer que les trains supprimés seront d'abord remis en service avant toute extension de l'offre telle que celle prévue en décembre 2023.

L'incident est clos.

16 **Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La vision d'avenir pour les lignes ferroviaires 25 et 27 Anvers - Bruxelles (question de suivi)" (55037723C)**

16.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Les lignes entre Anvers et Bruxelles constituent un axe particulièrement important de notre réseau ferroviaire. Les lignes 25, 27 et 25N font face à des problèmes de capacité. En outre, un certain nombre de trains internationaux supplémentaires les emprunteront bientôt. Outre une liaison rapide entre Amsterdam et Bruxelles à partir de 2025, les sociétés de transport Arriva et Qbuzz souhaitent également mettre en service des trains entre Amsterdam et Paris, qui desserviraient aussi Anvers et Bruxelles.

La capacité peut être améliorée grâce à plusieurs investissements ciblés, par exemple pour éliminer les conflits à la connexion des lignes 25 et 25N, pour réaliser les travaux de la bifurcation Diabolo manquante entre les lignes 25N et 25 au nord de Schaerbeek et pour améliorer la bifurcation entre les lignes 27 et 26 au nord de Malines.

Est-on conscient chez Infrabel de l'incidence supplémentaire, pour les lignes entre Bruxelles et Anvers, des demandes visant à faire circuler des

Wanneer zal de voorziene dienstregeling opnieuw volledig worden uitgevoerd?

15.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De aanwerving van extra personeel loopt goed. Van 1 januari tot 15 juni 2023 werden al 330 treinbegeleiders gevonden van de 440 die de NMBS zoekt. Daarvan zijn er 256 effectief gestart en de andere volgen in de loop van de volgende weken en maanden.

Deze cijfers zijn dus zeer bemoedigend. Mijn kabinet en de NMBS zullen het aanbod opnieuw opschalen zodra dit mogelijk is.

15.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): De vraag is natuurlijk in hoeverre de aanwervingen worden gedaan in functie van de depots met de grootste moeilijkheden, zoals Antwerpen en het district Noordwest. Daarnaast moet ook naar het absentisme en naar de uitstroom, bijvoorbeeld door pensionering, gekeken worden. De balans moet positief zijn, wil men effectief de in de dienstregeling geplande treinen terug inzetten. Ik reken er ook op dat de geschrapte treinen eerst terug worden ingezet alvorens er een uitbreiding van het aanbod komt, zoals gepland staat in december 2023.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstvisie voor spoorlijnen 25 en 27 tussen Antwerpen en Brussel (opvolgvraag)" (55037723C)**

16.01 **Jef Van den Bergh** (cd&v): De lijnen tussen Antwerpen en Brussel vormen een bijzonder belangrijke as van ons spoorwegnet. De lijnen 25, 27 en 25N kampen met capaciteitsproblemen. Bovendien zullen binnenkort een aantal extra internationale treinen van die lijnen gebruikmaken. Naast een snelle verbinding tussen Amsterdam en Brussel vanaf 2025 willen ook de vervoersmaatschappijen Arriva en Qbuzz treinverbindingen inleggen van Amsterdam naar Parijs, met haltes in Antwerpen en Brussel.

De capaciteit kan worden verbeterd met een aantal gerichte investeringen, zoals het wegwerken van de conflicten bij de aansluiting van de lijnen 25 en 25N, het aanpakken van de ontbrekende Diabolo-aftakking tussen lijn 25N en 25 ten noorden van Schaerbeek en het verbeteren van de vertakking tussen lijn 27 en 26 ten noorden van Mechelen.

Is Infrabel zich bewust van de extra impact op de lijnen tussen Brussel en Antwerpen van de aanvragen voor extra internationale treinen? Wat

trains internationaux supplémentaires? Quelles en sont les conséquences pour l'offre domestique? Les goulets d'étranglement qui restreignent actuellement la capacité seront-ils inclus dans le programme d'investissement?

zijn de gevolgen voor het binnenlandse aanbod? Worden de knelpunten die de capaciteit momenteel beperken, opgenomen in het investeringsprogramma?

16.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Infrabel a réalisé une étude relative à l'avenir de ces lignes ferroviaires. L'introduction de nouvelles liaisons ferroviaires sur la ligne Anvers-Bruxelles est très compliquée à certains moments, vu le risque d'engorgement. Des problèmes de capacité peuvent se produire au nœud ferroviaire de Berchem et à l'embranchement de Nazareth à Lier. Les travaux en cours à Malines ont un impact négatif sur la capacité, mais ils seront achevés à un moment donné.

16.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Infrabel heeft een studie gemaakt over de toekomst van deze lijnen. Het inleggen van extra verbindingen op de lijn Brussel-Antwerpen is op sommige momenten zeer moeilijk, wegens het risico op congestie. Vooral aan het spoorknooppunt Berchem en de vertakking Nazareth in Lier kunnen capaciteitsproblemen ontstaan. De werken in Mechelen hebben een nadelige invloed op de capaciteit, maar die eindigen op een bepaald moment.

Les solutions seront en premier lieu recherchées au niveau d'une adaptation du plan de transport, avec un réaménagement des dessertes des points d'arrêts et un meilleur respect des corridors naturels.

Oplossingen worden in eerste instantie gezocht in een aanpassing van het vervoersplan, met een herschikking van het aandoen van de stopplaatsen en het beter volgen van de natuurlijke corridors.

La construction d'infrastructures nouvelles est une option à long terme qui ne sera envisagée que si d'autres mesures opérationnelles simples en matière d'infrastructures ne suffisent pas. La faisabilité technique doit faire l'objet d'études approfondies. Notre réseau ferré est un des plus denses au monde.

Bijkomende infrastructuur bouwen is een optie voor de lange termijn en enkel als andere operationele en eenvoudige infrastructurele maatregelen niet volstaan. De technische haalbaarheid vraagt diepgaande studies. Ons spoornet is een van de dichtste ter wereld.

J'ai demandé un prêt de 1 milliard d'euros au gouvernement pour pouvoir accélérer les investissements dans l'infrastructure. Nous fournissons des efforts soutenus en ce sens avec le conseil d'administration d'Infrabel.

Ik heb de regering om een lening van 1 miljard euro gevraagd om vlugger in infrastructuur te kunnen investeren. Wij werken daar hard aan met de raad van bestuur van Infrabel.

16.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Le problème de capacité est reconnu. Il peut être utile d'adapter l'horaire en vue d'homogénéiser la différence de vitesse entre les trains IC et les anciens IR. Il est possible d'améliorer l'organisation des bifurcations en investissant dans des aiguillages.

16.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Het capaciteitsprobleem wordt erkend. De dienstregeling aanpassen kan helpen om het snelheidsverschil tussen IC-treinen en de vroegere IR-treinen te homogeniseren. Met investeringen in wissels valt winst te boeken in het beter organiseren van vertakkingen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 **Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55037725C)**

17 **Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55037725C)**

17.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Quel entrepreneur sera chargé de réaliser le projet à Bilzen?

17.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Welke aannemer zal het project in Bilzen uitvoeren?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Infrabel n'a pas encore pris de décision sur l'attribution du marché.

17.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Infrabel heeft de gunningsbeslissing nog niet genomen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lisibilité de l'offre tarifaire" (55037729C)

18.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Les profils de voyageurs sont de plus en plus variés, tant mieux. La SNCB a donc décidé d'adapter son offre en élargissant la gamme de ses tarifs. Mais cette multiplication rend l'offre complexe et, dans beaucoup de gares sans guichets, le voyageur est livré à lui-même pour se munir de son titre de transport sur un automate, lorsque celui-ci fonctionne.

Dans certains cas, le tarif prétendument préférentiel et adapté ne l'est en réalité pas. Ainsi, l'abonnement Flexi 2 jours/semaine pour les télétravailleurs revient plus cher qu'un pass standard multi, dans certains cas. Ces erreurs peuvent coûter cher aux voyageurs.

La SNCB ayant décidé de fermer des guichets dans les gares, que peut-elle mettre sur pied afin de mieux accompagner les voyageurs au moment de choisir leur titre de transport? Comment s'assure-t-elle de la lisibilité et de la compréhension de son offre? Existe-t-il une analyse de l'adéquation des titres de transport des voyageurs et de leurs besoins?

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Le principe d'une offre tarifaire plus simple, plus attractive et plus lisible est inscrit dans le contrat de service public de la SNCB. L'accord de gouvernement prévoit que l'on donne aux voyageurs la formule tarifaire la plus favorable. Il y a des moyens d'y parvenir même si c'est d'une grande complexité, surtout par rapport au statut de la personne.

Il existe plusieurs systèmes d'accompagnement. Pour l'achat d'un abonnement, le site comparateur Flex abonnement SNCB (accessible via le site belgiantrain.be) permet de comparer le tarif des abonnements flexibles à ceux des abonnements standard et autres titres de transport. Pour les autres titres de transport, lors d'un achat à un automate, le voyageur peut appeler le contact center qui pourra l'aider à choisir la formule la plus favorable.

Avec la nouvelle génération d'automates (2024), le système permettra d'optimiser la navigation vers le tarif le plus adéquat et le meilleur marché. En cas de problème, un interphone rendra le service encore plus facile pour tous. Les applications et sites de la SNCB sont toujours testées par des clients avant leur mise en service. C'est ce qui a été fait avec l'abonnement flexible, en signant des accords avec

18 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De helderheid van het tariefaanbod" (55037729C)

18.01 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): De reizigersprofielen worden steeds gevarieerder. De NMBS heeft dan ook besloten om haar treinaanbod aan te passen door haar gamma aan tarieven uit te breiden. Dat maakt het aanbod wel ingewikkeld, en in veel stations zonder loketten zijn de reizigers op zichzelf aangewezen om een vervoersbewijs te kopen aan een automaat, als die al werkt.

In een aantal gevallen maakt het zogenoemde voorkeurtarief of aangepaste tarief zijn naam niet waar. Zo valt het Flex Abonnement voor 2 dagen per week voor telewerkers soms duurder uit dan een Standard Multi. Die vergissingen kunnen de reizigers veel geld kosten.

Welk systeem kan de NMBS op poten zetten om de reizigers beter bij te staan bij de keuze van hun vervoersbewijs, nu ze besloten heeft om de loketten in een aantal stations te sluiten? Hoe zorgt ze ervoor dat het treinaanbod overzichtelijk en begrijpelijk is? Heeft men geanalyseerd in hoeverre de vervoersbewijzen op de behoeften van de reizigers afgestemd zijn?

18.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Het beginsel van een eenvoudiger, aantrekkelijker en duidelijker tariefaanbod werd in het openbaredienstcontract van de NMBS opgenomen. Het regeerakkoord bepaalt dat de reizigers de voordeligste tariefformule moeten krijgen. Er zijn manieren om dit te bereiken, ook al is het uiterst complex, vooral wat de status van het individu betreft.

Er bestaan verschillende systemen om de reizigers te helpen. Bij de aankoop van een abonnement kan men op de vergelijkende website NMBS Flex Abonnement (toegankelijk via de website belgiantrain.be) het tarief van de flexibele abonnements vergelijken met die van de gewone abonnements en andere vervoerbewijzen. Voor de andere vervoerbewijzen die aan een automaat gekocht worden, kunnen de reizigers contact opnemen met het contact center, dat hen kan helpen bij het kiezen van de voordeligste formule.

Met de nieuwe generatie ticketautomaten (2024) zal het systeem het mogelijk maken de navigatie naar het meest geschikte en goedkoopste tarief te optimaliseren. In geval van een probleem zal een intercom de dienstverlening voor iedereen nog gemakkelijker maken. De NMBS-apps en -websites worden altijd getest door klanten voor ze in gebruik genomen worden. Dat is ook gebeurd met het

différents grands clients institutionnels qui ont permis à la SNCB d'adapter l'outil, décrit comme particulièrement fonctionnel.

La SNCB élabore actuellement une nouvelle structure tarifaire qui prévoit d'importantes réductions cumulatives en faveur des jeunes de moins de 26 ans et des seniors voyageant durant les heures creuses, ainsi que pour les petits groupes. Un prix maximum sera instauré pour les longs déplacements tandis que les tarifs des courts trajets seront établis sur la base de la distance et réduits pendant les heures creuses.

Les trajets en train seront donc avantagés.

La lisibilité de l'offre, notamment au niveau tarifaire, fait effectivement partie de l'accessibilité. J'insiste auprès de mes interlocuteurs de la SNCB pour évoluer dans ce sens. Ils partagent cette priorité et c'est dans ce sens-là qu'ils ont travaillé avec nous pour revoir la grille tarifaire.

18.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Les retours du terrain me font dire qu'il est urgent de mettre en œuvre cet élément.

L'instauration d'un prix maximum pour les longs trajets est également une très bonne chose pour certaines régions de Belgique.

L'incident est clos.

19 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le blues des accompagnateurs/-trices de train" (55037730C)

19.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Un adolescent serait monté dans un train au départ de Juslenville qui ne compte ni gare, ni guichet, ni automate. Il lui était donc impossible d'acheter préalablement son ticket et il a dû payer 9 euros de supplément pour achat à bord. Malheureusement, il n'avait pas de carte bancaire. Je remercie l'accompagnatrice qui a payé le ticket et le supplément de manière électronique, acceptant d'être remboursée en liquide. Mais les accompagnateurs n'ont pas à bricoler des solutions.

Combien de gares ne disposent-elles ni de guichet ni d'automate? Une suppression du supplément pour achat à bord du train ne devrait-elle pas alors être automatique? Qu'en est-il quand l'automate est défectueux? Des aménagements sont-ils prévus pour les voyageurs qui n'ont pu acheter leur titre de transport? Quels sont les retours du *cashless* dans

flexible abonnement, door overeenkomsten te sluiten met verschillende grote institutionele klanten waardoor de NMBS de tool, die als bijzonder functioneel omschreven wordt, kon aanpassen.

De NMBS ontwikkelt momenteel een nieuwe tariefstructuur die aanzienlijke cumulatieve kortingen zal bieden voor jongeren onder 26 jaar en senioren die tijdens de daluren reizen, alsook voor kleine groepen. Er zal een maximumprijs ingevoerd worden voor lange trajecten, terwijl de tarieven voor korte trajecten op de afstand gebaseerd zullen worden en tijdens de daluren verlaagd zullen worden.

De treintrajecten zullen dus voordeliger worden.

De helderheid van het aanbod, meer bepaald met betrekking tot de tarieven, draagt inderdaad bij tot de toegankelijkheid. Ik dring bij mijn gesprekspartners van de NMBS aan op een evolutie in die zin. Ook voor hen is dat een prioriteit en in die geest hebben ze met ons samengewerkt om de tariefformules te herzien.

18.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Volgens wat ik op het terrein opgevangen heb, moet dat aspect dringend in de praktijk gebracht worden.

De invoering van een maximumtarief voor de lange trajecten is tevens een goede zaak voor bepaalde streken in België.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De blues van de treinbegeleiders en -begeleidsters" (55037730C)

19.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): In Juslenville, waar er geen station, geen loket en geen ticketautomaat is, stapte een tiener op de trein. Hij kon zijn vervoersbewijs dus niet op voorhand kopen en moest een supplement van 9 euro betalen voor de aankoop ervan op de trein. Helaas beschikte hij niet over een bankkaart. Ik bedank de treinbegeleidster, die zelf een elektronische betaling verrichtte om het ticket en het supplement te betalen en akkoord ging om met cash terugbetaald te worden. Het is echter niet aan de treinbegeleiders om met het nodige kunst- en vliegwerk oplossingen te vinden.

Hoeveel stations beschikken er over een loket noch over een ticketautomaat? Zou in die gevallen het supplement voor de aankoop aan boord van de trein niet automatisch niet verschuldigd moeten zijn? Hoe zit het wanneer een automaat defect is? Komen er aanpassingen voor de reizigers die geen vervoersbewijs hebben kunnen kopen? Wat zijn de

les trains? La SNCB pourrait-elle revenir sur sa décision?

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Je regrette cette mauvaise expérience, mais salue la réaction pragmatique de l'accompagnatrice. Toutes les gares et les points d'arrêt ont d'un point de vente, à l'exception de 17 où l'automate n'a pu être placé pour des raisons techniques ou a dû être enlevé à cause d'actes lourds de vandalisme.

Je m'étonne de cette mésaventure. Le supplément du tarif à bord ne s'applique pas au voyageur embarquant à un point d'arrêt non équipé d'un automate ou avec un automate en panne (qui transmet automatiquement un signal à l'outil de contrôle de l'accompagnateur). Si aucune panne technique n'est signalée, mais que l'automate est inutilisable, le supplément à bord s'applique mais le voyageur pourra en demander le remboursement. La SNCB m'informe que la disponibilité moyenne des automates tourne autour de 99 %.

Si un voyageur n'a pas de moyen de paiement électronique, l'accompagnateur peut lui donner un bordereau l'invitant à payer ultérieurement au même tarif qu'à bord, notamment dans les guichets ou les automates. Je serai attentif à l'évaluation du *cashless*, pour faire les ajustements nécessaires.

Cela fait aussi partie de l'accessibilité et de l'inclusivité des transports en commun.

19.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Bien que de bonne composition, l'accompagnatrice n'a pas appliqué le règlement, puisqu'aucun supplément n'aurait dû être réclamé.

Je prends acte des 17 gares sans automate sur l'ensemble du réseau. Une meilleure information devrait être fournie, indiquant qu'un supplément de 9 euros sera demandé au voyageur qui n'a pas acheté son billet avant de monter dans le train.

Enfin, je rappelle que cette mesure a été décidée contre l'avis des accompagnateurs eux-mêmes.

L'incident est clos.

20 **Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque d'annonces pour les voyageurs en gare de Virton" (55037731C)**

réactions op het cashloos betalen in de trein? Zou de NMBS op haar beslissing kunnen terugkomen?

19.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Ik betreur deze negatieve ervaring maar ben ook blij met de pragmatische reactie van de treinbegeleidster. In alle stations en stopplaatsen is er een verkooppunt, behalve op 17 plaatsen waar de automaat om technische redenen niet kon worden geplaatst of moest worden weggehaald wegens zwaar vandalisme.

Dit voorval verbaast me wel want voor de aankoop van het ticket aan boord wordt aan de reiziger die opstapt in een stopplaats zonder automaat of met een defecte automaat (die automatisch een signaal doorstuurt naar het controletoeel van de treinbegeleider) geen toeslag aangerekend. Als er geen enkel technisch defect is gemeld maar de automaat toch onbruikbaar is, wordt er wel een toeslag aangerekend, die de reiziger achteraf wel kan terugvorderen. Volgens de NMBS zijn de automaten gemiddeld ongeveer 99 % van de tijd beschikbaar.

Als de reiziger niet elektronisch kan betalen, kan de treinbegeleider hem een betalingsuitnodiging geven om het bedrag later tegen het boordtarief te vereffenen aan de loketten of via de automaten. Ik zal de evaluatie van het cashloos betalen aandachtig doornemen om eventueel de nodige aanpassingen aan te brengen.

Dat maakt ook deel uit van de toegankelijkheid en het inclusieve karakter van het openbaar vervoer.

19.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Hoewel de treinbegeleidster het ongetwijfeld goed bedoelde, heeft ze het reglement niet toegepast aangezien er geen enkele toeslag had moeten worden aangerekend.

Ik neem er nota van dat er op het hele spoorwegnet 17 stations zijn waar er geen automaat beschikbaar is. Men zou de reizigers beter moeten informeren en aangeven dat er een toeslag van 9 euro wordt aangerekend aan reizigers die geen kaartje gekocht hebben alvorens op de trein te stappen.

Ten slotte wijs ik erop dat die maatregel werd doorgevoerd tegen het advies van de treinbegeleiders in.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het niet omroepen of aankondigen van informatie voor de reizigers in het station Virton" (55037731C)**

20.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Fin juin, en gare de Virton, aucun train ne roulait vers Libramont. Aucune annonce vocale et plus de guichet d'information. Seuls ceux qui disposent de l'application mobile ont été informés.

Cette absence d'annonce en gare est-il une anomalie ponctuelle ou le résultat d'une erreur? Si oui, comment y remédier? Sinon, comment garantir la disponibilité des annonces pour tous les voyageurs, connectés ou non?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Pendant les weekends du 10 au 25 juin, la plupart des trains L entre Libramont, Bertrix et Arlon ont été remplacés par des bus.

La SNCB m'informe que, outre les informations disponibles sur téléphone mobile, il y a également des annonces audio et des affiches info-travaux en gare. Sans indication de temps plus précise et du matériel visuel, la SNCB ne peut fournir plus de détails.

La SNCB confirme que pendant la période de travaux, une annonce audio pourra être entendue en journée toutes les 30 minutes. Aucune annonce audio n'est diffusée en soirée pour la tranquillité des riverains.

Le 26 juin, l'accompagnateur de train a vérifié que les haut-parleurs fonctionnaient à Virton. Des info-travaux avec une affiche pour le bus ont été préparés. Le personnel SNCB sur le terrain a confirmé qu'ils ont été installés aux points utiles à Virton et dans les autres gares concernées.

Cruciale pour la qualité du service ferroviaire, l'information aux voyageurs constitue l'un des dix nouveaux indicateurs de performance repris dans le contrat de service public. Ainsi, l'information aux voyageurs en situation perturbée doit atteindre 90 % d'ici 2032 contre 79 % aujourd'hui.

Par ailleurs, la satisfaction du client, autre indicateur de performance, doit passer de 7,25 sur 10 à 7,44 sur 10. Nous y travaillons avec la SNCB et Infrabel.

20.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): En l'occurrence, les problèmes provenaient de la prolongation des travaux, pendant lesquels il n'y avait plus d'annonces.

La gare de Virton est emblématique de la

20.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Eind juni reed er geen enkele trein naar Libramont vanuit het station Virton. Er werd niets omgeroepen, en er is geen loket meer waar de reizigers terecht kunnen voor informatie. Alleen via de app kon men informatie krijgen.

Is dat gebrek aan informatie voor de reizigers in het station een occasionele anomalie of het gevolg van een fout? Zo ja, hoe wil men dit oplossen? Zo niet, hoe kan men garanderen dat alle reizigers, met of zonder app op de smartphone, de nodige informatie krijgen?

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Tijdens de weekends van 10 tot 25 juni werden de meeste L-treinen tussen Libramont, Bertrix en Aarlen vervangen door een busdienst.

De NMBS deelt mij mee dat er, naast de informatie op de smartphone, ook informatie werd omgeroepen en dat er affiches met informatie over werken in de stations hingen. Zonder een nauwkeurigere tijdaanwijzing en eventueel visueel materiaal kan de NMBS geen nadere details verstrekken.

De NMBS bevestigt dat er tijdens de werken overdag om het halfuur informatie omgeroepen zal worden. 's Avonds wordt er niets omgeroepen om de rust van de omwonenden te respecteren.

Op 26 juni heeft de treinbegeleider zich ervan vergewist dat de luidsprekers in Virton werkten. Er werden affiches met informatie over werken opgesteld, met een specifieke affiche voor de bus. Het NMBS-personeel in het veld bevestigde dat die affiches op daartoe aangewezen plekken in Virton en in de andere betrokken stations aangebracht werden.

De reizigersinformatie is cruciaal voor de kwaliteit van de treindienst en is dan ook een van de tien nieuwe prestatie-indicatoren in het openbaredienstcontract. Zo moet de reizigersinformatie bij verstoord treinverkeer de streefwaarde van 90 % bereiken tegen 2032, tegenover 79 % vandaag.

Bovendien moet de klanttevredenheid, een andere prestatie-indicator, stijgen van 7,25 op 10 naar 7,44 op 10. Samen met de NMBS en Infrabel maken we daar werk van.

20.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): In dit geval werden de problemen veroorzaakt doordat de werken langer duurden dan gepland. Tijdens die periode waren er geen aankondigingen.

De situatie in het station Virton is tekenend voor de

déshérence rurale, alors qu'il s'agit d'une gare stratégique qui couvre le sud de la province et amène de nombreux navetteurs vers le Grand-Duché.

L'étude sur l'amélioration de l'offre dans cette province, en lien avec le Grand-Duché de Luxembourg, ne manquera de montrer qu'il faut investir non seulement dans la gare de Virton mais sur toute cette ligne et dans toute la région pour améliorer le sort des navetteurs.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions jointes n^{os} 55037733C de M. Vandenput et 55037906C de Mme Vindevoghel sont reportées.

21 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux en gare de Bruxelles-Midi et leur impact sur les liaisons ferroviaires Anvers-Bruxelles" (55037740C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): L'association des voyageurs TreinTramBus a souligné l'impact qu'auraient les travaux à la gare de Bruxelles-Midi sur la desserte de la dorsale Essen-Charleroi, l'axe nord-sud qui occupe une place centrale dans notre réseau ferroviaire, mais qui connaît déjà de nombreux problèmes. Le ministre connaît l'importance de la liaison Anvers-Bruxelles. Le ministre peut-il en dire plus sur les travaux et leur impact?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB essaie toujours de minimiser l'impact pour les clients, mais les conséquences des travaux d'infrastructure et des travaux aux abords des gares sont souvent inévitables. Les travaux sont également nécessaires pour augmenter ou maintenir la capacité.

Pour les travaux mentionnés, il n'y a pas encore d'impact ni de calendrier exacts. L'information provient d'une première annonce au Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires. Comme toujours, la SNCB et Infrabel mettront tout en œuvre pour limiter l'impact sur les voyageurs. Bien entendu, mon cabinet et moi-même nous concertons régulièrement avec TreinTramBus et d'autres associations, et la SNCB et Infrabel doivent également être à leur disposition.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n^o 55037761C de M. Troosters est reportée. La question

achterstelling van de landelijke gebieden, ook al betreft het hier een strategisch station, dat het zuiden van de provincie ontsluit en waar er veel pendelaars met bestemming het Groothertogdom Luxemburg opstappen.

De studie over de verbetering van het treinaanbod in de provincie Luxemburg, dat in verbinding staat met het Groothertogdom, zal ongetwijfeld aantonen dat er niet alleen geïnvesteerd moet worden in het station Virton, maar ook in de hele treinverbinding en in de volledige regio, voor meer reizigerscomfort.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55037733C van de heer Vandenput en 55037906C van mevrouw Vindevoghel worden uitgesteld.

21 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station Brussel-Zuid en de impact op de treinverbindingen Antwerpen-Brussel" (55037740C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): De belangenvereniging TreinTramBus wees op de impact die de werken aan het station Brussel-Zuid zouden hebben op de dienstverlening op de ondertussen veelgeplaagde as tussen Essen en Charleroi, de centrale noord-zuidas van ons spoorwegnet. De minister weet hoe belangrijk de verbinding tussen Antwerpen en Brussel is. Kan de minister de werken en de impact toelichten?

21.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS probeert steeds de impact voor de klanten zo veel mogelijk te beperken, maar gevolgen van de werken aan infrastructuur en in stationsomgevingen zijn vaak niet te vermijden. De werken zijn ook nodig om de capaciteit te vergroten of te behouden.

Voor de werken waarnaar verwezen wordt, is er nog geen precieze impact en timing. De informatie komt uit een eerste aankondiging voor het raadgevend comité van de treinreizigers. Zoals steeds zullen de NMBS en Infrabel er alles aan doen om de gevolgen voor de reizigers te beperken. Uiteraard hebben mijn kabinet en ikzelf regelmatig overleg met TreinTramBus en andere verenigingen en moeten ook de NMBS en Infrabel voor die verenigingen beschikbaar zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55037761C van de heer Troosters wordt uitgesteld. Vraag

n° 55037904C de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

nr. 55037904C van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

22 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vandalisme à la gare de Zottegem et aux alentours" (55037784C)

22 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vandalisme in en rond het station van Zottegem" (55037784C)

22.01 Pieter De Spiegeleer (VB): J'ai demandé des chiffres sur le nombre de plaintes officielles pour vandalisme déposées par la SNCB en 2019, 2021, 2022 et 2023. La réponse que j'ai reçue ne concerne que les années 2020 et 2021. Cela signifie-t-il qu'il n'y a pas eu de plaintes en 2022?

22.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik heb cijfers opgevraagd over het aantal officiële klachten over vandalisme dat de NMBS heeft ingediend in de jaren 2019, 2021, 2022 en 2023. Ik heb enkel een antwoord gekregen voor de jaren 2020 en 2021. Betekent dit dat er in 2022 geen klachten waren?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il s'agit de 17 cas de vandalisme. Le nombre le plus élevé concerne l'installation autour de la gare de Zottegem. Les frais de réparation se sont élevés à environ 5 000 euros.

22.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het ging om 17 gevallen van vandalisme. Het hoogste aantal was aan de installatie rond het station van Zottegem. De herstellingskosten bedroegen ongeveer 5.000 euro.

22.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Je souhaite des chiffres plus précis et je vais redéposer cette question par écrit.

22.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Ik wens preciezere cijfers en zal de vraag opnieuw schriftelijk indienen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Les questions n°s 55037805C et 55037806C de Mme Bonaventure et n° 55037761C de M. Troosters sont reportées.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55037805C en 55037806C van mevrouw Bonaventure en nr. 55037761C van de heer Troosters worden uitgesteld.

23 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le sentiment d'insécurité dans les trains de soirée" (55037911C)

23 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het onveiligheidsgevoel op avondtreinen" (55037911C)

23.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Un test réalisé par la VRT a montré que sur 9 des 12 trajets effectués tard le soir, l'accompagnateur de train ne signalait plus sa présence. Securail n'opère plus après 22 h 00 et la SNCB invoque un manque de personnel. Cette dernière a également indiqué qu'elle était en train de mettre au point un système de signalement plus discret, qui permettrait de prévenir les services de sécurité par sms ou par WhatsApp.*

23.01 Marianne Verhaert (Open Vld): *Een proef van de VRT wees uit dat bij 9 van de 12 ritten laat op de avond de treinbegeleider zich niet meer laat zien. Securail is afwezig na 22.00 uur en de NMBS verwijst naar een tekort aan personeel. De NMBS zegt ook te werken aan een discreter meldsysteem waarbij je ook via sms of WhatsApp de veiligheidsdiensten kan verwittigen.*

Où en sont les recrutements? Pourquoi le personnel à bord est-il moins visible en soirée? Comment la SNCB compte-t-elle résoudre ce problème? Pourquoi n'est-il plus possible de faire appel à Securail après 22 h 00?

Hoe staat het met de aanwervingen? Waarom is het treinpersoneel 's avonds minder zichtbaar? Hoe zal de NMBS dat verhelpen? Waarom kan er na 22.00 uur geen beroep meer worden gedaan op Securail?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je considère la sécurité sur le rail et à bord des trains comme une priorité. C'est la raison pour laquelle nous engageons davantage de personnel roulant et nous concentrons nos efforts sur des trains spécifiques qui circulent principalement en soirée pour prévoir un accompagnement adéquat, entre

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Veiligheid op het spoor en in de trein zijn voor mij prioritair. Daarom werven we meer rijdend personeel aan en focussen we op specifieke treinen die vooral in de avonden rijden met aangepaste begeleiding, onder meer van Securail. Tussen 1 januari en 15 juni 2023 werden 330 treinbegeleiders gerekruteerd van

autres par des agents de Securail. Entre le 1^{er} janvier et le 15 juin 2023, 330 accompagnateurs de train ont été recrutés sur les 440 que la SNCB recherchait. Parmi eux, 256 sont effectivement entrés en service. Au cours de la même période, chez Securail, 134 collaborateurs ont été recrutés sur les 190 prévus, dont 73 sont effectivement entrés en service. Les campagnes de recrutement destinées à combler les besoins restants sont en cours et la capacité de formation est disponible.

Le personnel à bord des trains doit toujours être le plus visible possible, y compris dans les trains qui circulent tard le soir. En fonction du type de matériel, il peut cependant arriver qu'il faille un certain temps avant de trouver ce personnel. Le recours aux équipes de Securail est basé sur une analyse qui tient compte du nombre de voyageurs dans les gares et à bord des trains, et du nombre d'appels et d'interventions enregistrés par le Security Operations Center (SOC). Le SOC est joignable en permanence et est chargé de faire appel aux services d'intervention les plus adéquats et d'assurer un support par le biais de la surveillance par caméras.

Le baromètre de satisfaction fait l'objet d'un suivi mensuel et mesure également le sentiment d'insécurité des voyageurs.

Nous recherchons également des synergies avec les services de police pour assurer une couverture optimale du réseau ferroviaire. Dans tous les cas, Securail est plus souvent présent dans les premiers et derniers trains et dans les trains à risques. Les nouveaux trains de la SNCB sont également équipés de caméras de surveillance. Ce sera de plus en plus le cas.

23.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Même si le ministre affirme que des mesures sont prises, les accompagnateurs de train devraient être plus visibles le soir, c'est pourquoi je ne prends pas le train. Il y a donc encore du travail à faire.

L'incident est clos.

24 Questions jointes de

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare à Herentals" (55037912C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Herentals" (55037913C)

24.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Le parking de la gare de Herentals est payant depuis juin. La SNCB a-t-elle constaté que ce parking est moins fréquenté que par le passé? Y a-t-il plus de voyageurs qui se rendent à la gare à vélo? La SNCB

de 440 die de NMBS zocht, van wie er al 256 effectief gestart zijn. Bij Securail werden in diezelfde periode 134 personeelsleden aangeworven van de geplande 190; 73 zijn al effectief gestart. De aanwervingscampagnes voor de resterende behoeften lopen en de opleidingscapaciteit is er.

Het treinpersoneel moet altijd zoveel mogelijk zichtbaar zijn, ook in de treinen laat op de avond. Afhankelijk van het type materiaal kan het wel gebeuren dat het treinpersoneel niet meteen kan worden gevonden. De inzet van Securailteams is gebaseerd op een analyse die rekening houdt met de reizigers aantallen in de stations en de treinen, en het aantal door het Security Operations Center (SOC) geregistreerde oproepen en interventies. Het SOC is continu bereikbaar en staat in voor het oproepen van de meest geschikte interventiediensten en voor de ondersteuning via videobewaking.

Maandelijks volgen we ook de tevredenheidsbarometer op, die ook het onveiligheidsgevoel van de reizigers meet.

We zoeken tevens synergieën met de politiediensten om een optimale dekking van het spoorwegnet te garanderen. Securail is in elk geval meer aanwezig op de eerste en laatste treinen en op treinen met een verhoogd risico. De nieuwe treinen van de NMBS zijn ook uitgerust met bewakingscamera's. Dat zal meer en meer het geval zijn.

23.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Ook al worden er volgens de minister stappen gezet, 's avonds zijn er niet veel treinbegeleiders te zien en daarom neem ik de trein dan ook niet. Er is zeker nog werk aan de winkel.

Het incident is gesloten.

24 Samengevoegde vragen van

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Herentals" (55037912C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station Herentals" (55037913C)

24.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De stationsparking in Herentals is sinds juni betalend. Merkt de NMBS dat die parking nu leger is dan voordien? Komen meer reizigers met de fiets tot aan het station? Merkt de NMBS verschuivingseffecten

constate-t-elle des déplacements vers les parkings de gare dans un périmètre plus large?

Dans le passé, le ministre m'avait également dit que la gare de Herentals serait rendue entièrement accessible, mais il semble que les travaux à cette fin ne figurent plus sur la liste des investissements. Quels sont alors les investissements prévus pour les gares campinoises et pour celle de Herentals en particulier?

24.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Après avoir rendu un parking payant dans une gare, la SNCB constate surtout un glissement, c'est-à-dire que l'utilisation de la voiture diminue tandis que l'utilisation du vélo augmente. C'est pourquoi le parking à vélos de la gare de Herentals a été récemment rénové et agrandi, un espace sécurisé et fermé ayant en outre été prévu. Le parking de la gare de Herentals n'étant payant qu'à partir de juin 2023, il est bien trop tôt pour procéder à une évaluation ou tirer des conclusions. Cela n'a de sens qu'après 6 à 12 mois.

En ce qui concerne l'accessibilité, la SNCB vient d'organiser une série de séances d'information par province pour présenter les projets en matière d'intermodalité, d'accessibilité autonome, d'accueil en gare ainsi que d'aménagement et d'environnement des gares. Toutes les informations se trouvent dans la présentation du *roadshow* sur le site de la SNCB.

24.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Les mesures sont-elles effectuées sur le parking de la gare et sur les parkings des gares environnantes?

24.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Des mesures seront effectivement effectuées. Je suggère à Mme Verhaert de déposer une question à ce sujet en octobre ou en novembre. Nous pourrions alors disposer de chiffres actualisés.

L'incident est clos.

25 Question de Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les points trains" (55037914C)

25.01 Marianne Verhaert (Open Vld): La SNCB veut reconverter la gare de Tirlemont, qui est délabrée. Après l'été, la SNCB se mettra à la recherche d'un partenaire pour l'exploitation et la rénovation du bâtiment. La SNCB examine les possibilités en concertation avec l'administration communale. Une salle d'attente, des guichets et des installations sanitaires doivent toutefois rester en place en tout état de cause. On réfléchit actuellement à la mise en place de "points trains".

op naar stationsparkings in de grote omgeving?

De minister heeft me ook eerder gezegd dat het station Herentals integraal toegankelijk zou worden gemaakt, maar dat zou nu niet langer op de lijst van investeringen staan. Welke investeringen zijn er wél gepland voor de Kempische stations en in het bijzonder voor Herentals?

24.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Na het betalend maken van een stationsparking ziet de NMBS vooral een verschuiving naar minder autogebruik en meer fietsgebruik. Om dat op te vangen, werden de fietsenstallingen in het station Herentals recent vernieuwd en uitgebreid, met ook een afgesloten beveiligd gedeelte. Aangezien de stationsparking van Herentals pas in juni 2023 betalend werd, is het nog veel te vroeg om al een evaluatie te maken of conclusies te trekken. Dat heeft pas na 6 tot 12 maanden zin.

In verband met de toegankelijkheid heeft de NMBS zopas een reeks infosessies per provincie georganiseerd om projecten voor te stellen rond intermodaliteit, autonome toegankelijkheid, stationsonthaal en de inrichting en omgeving van de stations. Alle informatie staat in de presentatie van de roadshow op de NMBS-website.

24.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Worden er metingen uitgevoerd op de stationsparking en de parkings van de omliggende stations?

24.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er zullen inderdaad metingen gebeuren. Ik stel voor dat mevrouw Verhaert daarover een vraag indient in oktober of november. Mogelijk hebben we dan geactualiseerde cijfers.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Treinpunten" (55037914C)

25.01 Marianne Verhaert (Open Vld): De NMBS wil het verloederde station Tienen een nieuwe invulling geven. De spoorwegmaatschappij gaat na de zomer op zoek naar een partner die het gebouw wil uitbaten en renoveren. De NMBS overlegt met het stadsbestuur over de mogelijkheden. Wel moeten er sowieso een wachtzaal, loketten en sanitair aanwezig blijven. Er wordt tegenwoordig gedacht aan zogenaamde treinpunten.

Quelles initiatives sont-elles prises pour les réaliser, éventuellement dans le cadre d'un projet pilote?

Welke initiatieven worden genomen om die te realiseren, eventueel via een proefproject?

25.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): De nombreuses gares ont un certain charme et peuvent encore présenter un intérêt public, même en l'absence de guichets. C'est le cas à Tirlemont. Dans le cadre du projet "La vie en gare", une solution est trouvée pour certains bâtiments de gare, en étroite collaboration avec les autorités locales. Ce projet se déroule bien, comme dans les gares de Noorderkempen, Turnhout et Puurs, où des concepts de vente à emporter et un magasin de fruits et légumes en circuit court ont été mis en place à la suite d'un appel à candidatures. Le projet pilote dans les gares de Saint-Ghislain et de Liedekerke donne déjà de premiers résultats positifs et, après une première évaluation, il sera étendu aux gares d'Ans, de Wavre, de Torhout et de Jurbise. Dans ces gares, les voyageurs peuvent se rendre au guichet de bpost pour obtenir de l'aide afin de remplir des formulaires de demande d'abonnement ou de carte de réduction. Je continuerai à encourager cette démarche. Une concertation constructive avec les autorités locales et les partenaires est essentielle à cet égard.

25.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Heel wat stations hebben een bepaalde charme en kunnen zeker nog van openbaar nut zijn, ook zonder loketfunctie. Dat is zo voor Tienen. Met het project 'Leven in het station' wordt in nauw overleg met de lokale overheid een oplossing gevonden voor sommige stationsgebouwen. Dat project loopt goed, zoals de stations Noorderkempen, Turnhout en Puurs aantonen, waar afhaalconcepten en een korte keten voor groenten en fruit worden opgezet na een oproep tot kandidaten. Het proefproject in de stations Saint-Ghislain en Liedekerke geeft al eerste positieve resultaten en na een eerste evaluatie wordt dat uitgebreid tot de stations Ans, Waver, Torhout en Jurbise. Daar kunnen treinreizigers terecht aan het loket van bpost voor hulp bij het invullen van de formulieren om hun abonnement of verminderskaart aan te vragen. Ik zal dit verder stimuleren. Constructief overleg met lokale besturen en partners staat daarin centraal.

25.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Je pensais que la SNCB n'était pas très enthousiaste, mais je me réjouis que le ministre continue de soutenir cette piste de réflexion.

25.03 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik dacht dat de NMBS zelf niet zo enthousiast was, maar het is fijn dat de minister dit denkspoor blijft steunen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'arrêt "Essers" et le dumping social dans le secteur du transport" (55037941C)

26 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het arrest Essers en de sociale dumping in de transportsector" (55037941C)

26.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ce 22 juin, la cour du travail d'Anvers a confirmé la condamnation de l'entreprise de transport et de logistique Essers, un géant dans ce secteur, pour des pratiques de dumping social.

26.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Op 22 juni heeft de arbeidsrechtbank te Antwerpen de veroordeling van de transport- en logistiekreus Essers voor sociale dumping bevestigd.

Avez-vous pris connaissance de cet arrêt? Quelle a été votre réaction?

Hebt u kennisgenomen van dat vonnis? Wat was uw reactie?

Quel est le nombre de contrôles visant à identifier ce genre de pratiques? Les jugez-vous suffisants? Allez-vous renforcer les contrôles? Allez-vous interroger le commissaire européen en charge de l'Emploi et des Droits sociaux? Des mesures législatives sont-elles envisagées pour renforcer le droit du travail en collaboration avec vos collègues en charge de la Justice, de l'Économie et de la Sécurité sociale?

Hoeveel controles worden er uitgevoerd om zulke praktijken op te sporen? Vindt u dat voldoende? Zult u de controles aanscherpen? Zult u de Eurocommissaris voor Werkgelegenheid en Sociale rechten daarover ondervragen? Overweegt u om in samenwerking met uw collega's van Justitie, Economie en Sociale Zekerheid wetgevende maatregelen te nemen om het arbeidsrecht te versterken?

26.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je ne manque jamais d'aborder ce thème avec mes homologues européens et avec la commissaire

26.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik laat nooit na om dat onderwerp bij mijn Europese ambtgenoten en bij de Eurocommissaris voor

européenne aux Transports Adina-loana Vălean. La particularité est qu'il relève à la fois de la filière mobilité et transport et de la filière relations sociales et emploi – Conseil auquel participe mon collègue Dermagne.

Ce 22 juin, un chauffeur roumain qui travaillait pour une société belge ayant pignon sur rue a fait condamner l'entreprise de transport pour fraude sociale. Celle-ci le faisait travailler en Belgique sous un contrat roumain conclu avec une filiale de l'entreprise.

Ce jugement belge fera date dans toute l'Union européenne.

Ce jugement doit faire jurisprudence.

Je vous les communiquerai par écrit les statistiques des contrôles. Par ailleurs, le service Contrôle du transport routier du SPF Mobilité sera renforcé de dix contrôleurs pour agir sur ce phénomène.

Un protocole d'accord a été établi entre le Service d'information et de recherche sociale (SIRS) et le SPF Mobilité dans le but de réunir les forces opérationnelles dans la lutte contre le dumping social. Cet accord sera bientôt officialisé. À ce sujet, je souhaite renforcer la collaboration avec mon collègue de l'Emploi.

C'est dans sa complémentarité avec le rail et la navigation que le transport routier doit pouvoir se déployer. Nous avons besoin de chauffeurs sur nos routes, de professionnels correctement payés qui exercent leur métier sous les mêmes standards sociaux et dans les mêmes conditions de travail que tout travailleur belge.

À l'occasion du cinquantième anniversaire de la Fédération internationale du transport routier (IRU), j'ai défendu une vision plus verte et juste pour ce secteur, et plaidé pour la fin du dumping social.

Il faut réenclencher un cercle vertueux pour rendre la profession attrayante. Cela implique d'améliorer les conditions de travail, avec des aires de repos bien équipées, et un salaire décent.

Je compte porter cette responsabilité collective à l'agenda à l'occasion de la présidence belge en 2024. Le jugement anversois m'aidera dans ce combat contre le dumping social.

Vervoer Adina-loana Vălean aan te kaarten. Dat specifieke onderwerp behoort echter zowel tot het bevoegdheidsdomein Mobiliteit en Vervoer als tot het bevoegdheidsdomein Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Mijn collega Dermagne neemt aan de vergaderingen van laatstgenoemde Raad deel.

Op 22 juni heeft een Roemeense bestuurder die voor een vooraanstaand Belgisch transportbedrijf werkte, ervoor gezorgd dat dat bedrijf veroordeeld werd voor sociale fraude. Men liet de bestuurder in België werken met een Roemeens contract dat met een dochtermaatschappij van de onderneming gesloten was.

Dat Belgische vonnis is een mijlpaal voor de hele Europese Unie.

Die uitspraak zou een precedent moeten scheppen.

Ik zal u de controlestatistieken schriftelijk bezorgen. Voorts zal de dienst Controle van het Wegvervoer van de FOD Mobiliteit met tien controleurs versterkt worden om dit verschijnsel aan te pakken.

Er werd een protocolakkoord gesloten tussen de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD) en de FOD Mobiliteit teneinde de operationele krachten in de strijd tegen sociale dumping te bundelen. Dit akkoord zal eerlang officieel bekrachtigd worden. Ik wil ter zake de samenwerking met de minister van Werk versterken.

Het wegvervoer moet zich complementair met het spoor en de scheepvaart kunnen ontwikkelen. We hebben chauffeurs op onze wegen nodig, correct betaalde professionals die hun werk uitvoeren onder dezelfde sociale normen en dezelfde arbeidsvoorwaarden als elke andere Belgische werknemer.

Ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de World Road Transport Organisation (IRU) heb ik een groenere en eerlijkere visie voor deze sector verdedigd en heb ik opgeroepen om een eind te maken aan de sociale dumping.

We moeten een opwaartse spiraal op gang brengen om het beroep aantrekkelijk te maken. Dit betekent dat de arbeidsomstandigheden verbeterd moeten worden, met goed uitgeruste rustplaatsen en een fatsoenlijk loon.

Ik ben van plan deze collectieve verantwoordelijkheid tijdens het Belgisch voorzitterschap in 2024 op de agenda te zetten. Het Antwerps vonnis zal me in deze strijd tegen de sociale dumping van nut zijn.

26.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je suis ravi de votre intérêt pour cette question, même si elle dépasse les problèmes de mobilité au sens strict. Un bon transport passe par un secteur professionnel qui respecte les règles. Cet arrêt est un jalon dans la lutte contre le dumping social qui lèsent les travailleurs et les employeurs honnêtes.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 48.

26.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik ben blij met uw belangstelling voor deze kwestie, die de mobiliteitsproblemen stricto sensu overstijgt. Een professionele sector die de regels respecteert is een must voor degelijk vervoer. Dat arrest is een mijlpaal in de strijd tegen sociale dumping, die de werknemers en werkgevers die het spel eerlijk spelen, benadeelt.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.48 uur.