

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

25-10-2023

Après-midi

Woensdag

25-10-2023

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur la suppression du "Dampoort Express" et questions jointes de 1

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'opposition aux plans de transport de la SNCB dans le pays de Waas" (55038253C) 1

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la liaison directe Saint-Nicolas - Bruxelles" (55038651C) 1

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du "Dampoort Express"" (55039182C) 1

- Stefaan Van Hecke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'horaire du Dampoort Express" (55039447C) 1

- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification de l'horaire du train de pointe Dampoort-Bruxelles" (55039473C) 1

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du "Dampoort Express" (suite)" (55039534C) 1

- Egbert Lachaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains de pointe" (55039580C) 1

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Dampoort Express" (55039615C) 1

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'avancement de l'heure de départ du Dampoort Express" (55039623C) 1

Orateurs: Frank Troosters, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, président du groupe Vooruit, **Stefaan Van Hecke, Anneleen Van Bossuyt, Egbert Lachaert, Maria Vindevoghel, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Débat d'actualité sur le contrôle par caméra de l'utilisation d'un GSM et questions jointes de 6

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle du respect de l'interdiction de téléphoner au volant" (55038769C) 6

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de projets pilotes de vidéosurveillance de l'utilisation du GSM au volant" (55038877C) 6

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression des projets pilotes de vidéosurveillance de l'utilisation du GSM" (55038942C) 6

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de projets pilotes de contrôle par caméra de l'usage du GSM au volant" (55038992C) 6

- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de vidéosurveillance de l'utilisation du GSM au volant" (55039607C) 6

Orateurs: Wouter Raskin, Joris

INHOUD

Actualiteitsdebat over het afschaffen van de "Dampoort Express" en toegevoegde vragen van 1

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het verzet tegen de vervoersplannen van de NMBS in het Waasland" (55038253C) 1

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De schrapping van de rechtstreekse verbinding Sint-Niklaas - Brussel" (55038651C) 1

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toekomst van de "Dampoort Express"" (55039182C) 1

- Stefaan Van Hecke aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De aangepaste dienstregeling van de Dampoort Express" (55039447C) 1

- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De wijziging van de dienstregeling van de piekurtrein Dampoort-Brussel" (55039473C) 1

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toekomst van de "Dampoort Express" (vervolg)" (55039534C) 1

- Egbert Lachaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het afschaffen van piektreinen" (55039580C) 1

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De Dampoort Express" (55039615C) 1

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De geplande vervroeging van de Dampoort Express" (55039623C) 1

Sprekers: Frank Troosters, Kim Buyst, Joris Vandenbroucke, voorzitter van de Vooruitfractie, **Stefaan Van Hecke, Anneleen Van Bossuyt, Egbert Lachaert, Maria Vindevoghel, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobilité

Actualiteitsdebat over de cameracontrole op gsm-gebruik en toegevoegde vragen van 6

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De handhaving van het verbod op bellen achter het stuur" (55038769C) 6

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het schrappen van proefprojecten voor cameracontrole op gsm-gebruik achter het stuur" (55038877C) 6

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het schrappen van de proefprojecten voor cameracontroles op gsm-gebruik" (55038942C) 6

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het schrappen van proefprojecten voor cameracontrole op gsm-gebruik achter het stuur" (55038992C) 6

- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het proefproject voor cameracontrole op gsm-gebruik" (55039607C) 6

Sprekers: Wouter Raskin, Joris

Vandenbroucke, président du groupe Vooruit,
Frank Troosters, Jef Van den Bergh,
Georges Gilkinet, vice-premier ministre et
ministre de la Mobilité

Vandenbroucke, voorzitter van de Vooruit-
fractie, **Frank Troosters, Jef Van den Bergh,**
Georges Gilkinet, vice-eersteminister en
minister van Mobiliteit

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet
(VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à
niveau à Bilzen" (55037967C)

Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**,
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

10 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet
(VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van
overwegen in Bilzen" (55037967C)

Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**,
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet
(VPM Mobilité) sur "Les recommandations
stratégiques de la FBAA" (55038060C)

Orateurs: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**,
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

10 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet
(VEM Mobiliteit) over "De beleidsaanbevelingen
van de FBAA" (55038060C)

Sprekers: **Wouter Raskin, Georges Gilkinet**,
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet
(VPM Mobilité) sur "La consultance au sein des
entreprises ferroviaires" (55038209C)

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

10 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet
(VEM Mobiliteit) over "Consultancy bij de
spoorbedrijven" (55038209C)

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

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet
(VPM Mobilité) sur "Les travaux d'amélioration à la
gare de Waregem et la motion du conseil
communal de Zulte" (55038210C)

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

11 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet
(VEM Mobiliteit) over "De verbeteringswerken aan
het station van Waregem en de motie vanuit de
gemeenteraad van Zulte" (55038210C)

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

Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM
Mobilité) sur "Les projets de liaison ferroviaire
supplémentaire entre Bruxelles et Paris"
(55038226C)

- Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)
sur "Le projet d'instaurer une nouvelle liaison
ferroviaire entre Bruxelles, Mons et Paris"
(55038247C)

Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**,
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

12 Samengevoegde vragen van

12 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VEM
Mobiliteit) over "De plannen voor een bijkomende
treinverbinding tussen Brussel en Parijs"
(55038226C)

12 - Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VEM
Mobiliteit) over "De geplande nieuwe
treinverbinding tussen Brussel, Bergen en Parijs"
(55038247C)

Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**,
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de

- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)
sur "Les toilettes de la gare de Louvain"
(55038243C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM
Mobilité) sur "Les problèmes persistants liés aux
escaliers roulants dans les gares de la SNCB"
(55038885C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM
Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Louvain"
(55038951C)

- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)
sur "Les escalators en panne dans la gare de
Louvain" (55039655C)

Orateurs: **Frank Troosters, Els Van Hoof,**
Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-
premier ministre et ministre de la Mobilité

13 Samengevoegde vragen van

13 - Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VEM
Mobiliteit) over "De toiletten in het station van
Leuven" (55038243C)

13 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VEM
Mobiliteit) over "De aanhoudende problemen met
de roltrappen in de NMBS-stations" (55038885C)

13 - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VEM
Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station
van Leuven" (55038951C)

13 - Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VEM
Mobiliteit) over "Niet-functionerende roltrappen in
het station van Leuven" (55039655C)

Sprekers: **Frank Troosters, Els Van Hoof,**
Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-
eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet
(VPM Mobilité) sur "L'immatriculation de nouveaux

15 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet
(VEM Mobiliteit) over "De inschrijving van nieuwe

véhicules" (55038310C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		wagens" (55038310C) <i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation du montant des subsides accordés à l'institut Vias" (55038312C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	16	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het subsidiebedrag voor Vias institute" (55038312C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	16
Questions jointes de - Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution de l'utilisation de pesticides par Infrabel et la SNCB" (55038313C)	17	Samengevoegde vragen van - Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evolutie van het pesticidegebruik door Infrabel en de NMBS" (55038313C)	17
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La phytolice pour l'utilisation de pesticides par Infrabel et la SNCB" (55038314C)	17	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fyto licentie voor het pesticidegebruik door Infrabel en de NMBS" (55038314C)	17
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Infrabel, le plus gros consommateur de pesticides" (55039625C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	17	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Infrabel als grootste verbruiker van pesticiden" (55039625C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Kim Buyst, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	17
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un passage à niveau à Waarschoot" (55038316C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	18	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een spoorovergang in Waarschoot" (55038316C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	18
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les heures d'ouverture limitées des toilettes de la gare de Courtrai" (55038318C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	18	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperkte openingsuren van het stationstoilet in Kortrijk" (55038318C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	18
Question de Patrick Prévot à Alexia Bertrand (Budget et Protection des consommateurs) sur "La pratique du surbooking des compagnies aériennes" (55038337C) <i>Orateurs:</i> Patrick Prévot, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	19	Vraag van Patrick Prévot aan Alexia Bertrand (Begroting en Consumentenbescherming) over "De praktijk van overboeking waaraan luchtvaartmaatschappijen zich schuldig maken" (55038337C) <i>Sprekers:</i> Patrick Prévot, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	19
Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La distance latérale entre les véhicules et les cyclistes sur la voie publique" (55038402C) <i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke , président du groupe Vooruit, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De zijdelingse afstand tussen voertuigen en fietsers op de openbare weg" (55038402C) <i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke , voorzitter van de Vooruit-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre record de vols en avion cet été" (55038414C) <i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het recordaantal vluchten in de zomer van 2023" (55038414C) <i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings à vélos pour les employés de la SNCB" (55038423C)	22	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsenstallingen voor het NMBS-personeel" (55038423C)	22

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

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

Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le maintien de l'ordre à la gare de Bruxelles-Midi" (55038437C)	23	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ordehandhaving in het station van Brussel-Zuid" (55038437C)	23
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation de la gare du Midi" (55038465C)	23	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie in het Zuidstation" (55038465C)	23
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre l'insécurité à la gare de Bruxelles-Midi" (55038508C)	23	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpak van de onveiligheid te Brussel-Zuid" (55038508C)	23
- Khalil Aouasti à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Bruxelles-Midi" (55038849C)	23	- Khalil Aouasti aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Brussel-Zuid" (55038849C)	23
Orateurs: Frank Troosters, Olivier Vajda, Tomas Roggeman, Khalil Aouasti, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Frank Troosters, Olivier Vajda, Tomas Roggeman, Khalil Aouasti, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La restriction des accès aux gares belges" (55038471C)	27	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beperken van de toegang tot de Belgische stations" (55038471C)	27
Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence des véhicules lourds sur la sécurité routière" (55038481C)	28	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van zwaardere wagens op de verkeersveiligheid" (55038481C)	28
Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité liée à la nouvelle procédure de départ LINDA à la SNCB et ses conséquences" (55038636C)	29	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveilige nieuwe vertrekprocedure LINDA bij de NMBS en de gevolgen daarvan" (55038636C)	29
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité liée à la procédure de départ LINDA de la SNCB" (55038667C)	29	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveiligheid van de LINDA-vertrekprocedure bij de NMBS" (55038667C)	29
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet relatif à la procédure de départ LINDA" (55039133C)	29	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het project inzake de LINDA-vertrekprocedure" (55039133C)	29
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ LINDA" (55039605C)	29	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De LINDA-vertrekprocedure" (55039605C)	29
Orateurs: Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Maria Vindevoghel, Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'un registre national des vélos" (55038665C)	31	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een nationaal fietsregister" (55038665C)	31
Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Tirlémont" (55038666C)	32	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55038666C)	32
Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM	32	Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet	32

Mobilitéé) sur "Les problèmes à répétition rencontrés sur la ligne 97 Quiévrain-Mons" (55038695C)

Orateurs: **Éric Thiébaud, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

(VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende problemen op lijn 97 Quiévrain-Bergen" (55038695C)

Sprekers: **Éric Thiébaud, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La carte EDC dans les transports en commun" (55038725C)

Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

34 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De EDC-kaart binnen het openbaar vervoer" (55038725C)

Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Khalil Aouasti à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les bancs de la gare de Bruxelles-Nord" (55038822C)

Orateurs: **Khalil Aouasti, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

34 Vraag van Khalil Aouasti aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De banken in het station Brussel-Noord" (55038822C)

Sprekers: **Khalil Aouasti, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les tensions sociales chez skeyes" (55038840C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le préavis de grève chez skeyes" (55038886C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le préavis de grève déposé chez skeyes" (55039110C)

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

35 Samengevoegde vragen van

35 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij skeyes" (55038840C)

36 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij skeyes" (55038886C)

36 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij skeyes" (55039110C)

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

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La modification de la directive européenne relative aux permis de conduire" (55038863C)

Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

37 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de Europese richtlijn voor rijbewijzen" (55038863C)

Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La (nouvelle) suppression du train S Gand-Lokeren" (55038878C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Gentbrugge, une localité privée de trains" (55039112C)

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

37 Samengevoegde vragen van

37 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De (opnieuw) geschrapte S-trein Gent-Lokeren" (55038878C)

38 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gentbrugge, wijk zonder trein" (55039112C)

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

Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La liaison entre Dolhain-Gileppe et Bruxelles" (55038871C)

Orateurs: **Malik Ben Achour, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

38 Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Dolhain-Gileppe en Brussel" (55038871C)

Sprekers: **Malik Ben Achour, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'adaptation de la procédure d'accompagnement des trains "Sign-On"" (55038943C)

Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

39 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de 'Sign-On'-treinbegeleiding" (55038943C)

Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de	40	Samengevoegde vragen van	40
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction de l'offre ferroviaire dans la province d'Anvers (question de suivi)" (55038948C)	40	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De afschaling van het treinaanbod in de provincie Antwerpen (opvolgvraag)" (55038948C)	40
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Anvers et Bruxelles" (55039370C)	40	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De treinverbinding tussen Antwerpen en Brussel" (55039370C)	40
Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking dépose-minute à la gare de Noorderkempem" (55038960C)	41	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De kiss-and-ride aan het station Noorderkempem" (55038960C)	41
Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	41	Samengevoegde vragen van	41
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne le dossier du Rhin de fer" (55038961C)	41	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stand van zaken met betrekking tot het dossier van de IJzeren Rijn" (55038961C)	41
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55038965C)	42	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De IJzeren Rijn" (55038965C)	42
Orateurs: Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un panneau routier dédié aux pistes cyclables rapides en site propre" (55038970C)	43	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Een eigen verkeersbord voor fietsostrades in eigen bedding" (55038970C)	43
Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La production d'énergie verte chez Infrabel et à la SNCB" (55038985C)	44	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De productie van groene energie bij Infrabel en de NMBS" (55038985C)	44
Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration des automates dans les gares" (55038987C)	45	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Betere ticketautomaten in de stations" (55038987C)	45
Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le partage des pass Youth Multi et Standard Multi" (55038988C)	46	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het delen van de vervoerbewijzen Youth Multi en Standard Multi" (55038988C)	46
Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les annonces publicitaires frauduleuses" (55038989C)	46	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Bedrieglijke reclame" (55038989C)	46
Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	47	Samengevoegde vragen van	47
- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM	47	- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM	47

Mobilitéé) sur "Le taux de ponctualité de la SNCB" (55039004C)		Mobiliteit) over "De stiptheidsgraad bij de NMBS" (55039004C)	
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le manque de ponctualité et le nombre élevé de trains supprimés" (55039304C)	47	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gebrekkige stiptheid en het hoge aantal afgeschafte treinen" (55039304C)	47
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le taux de ponctualité à la SNCB" (55039603C)	47	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheidsgraad bij de NMBS" (55039603C)	47
<i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé</i>		<i>Spreekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Questions jointes de	48	Samengevoegde vragen van	48
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le plan d'action BE CYCLIST" (55039009C)	48	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het actieplan BE CYCLIST" (55039009C)	48
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'évaluation du plan d'action BE CYCLIST" (55039450C)	48	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het actieplan BE CYCLIST" (55039450C)	48
<i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé</i>		<i>Spreekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Questions jointes de	49	Samengevoegde vragen van	49
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le train IC qui relie Bruxelles à Amsterdam" (55039010C)	49	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IC-trein Brussel-Amsterdam" (55039010C)	49
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le nouveau train IC Amsterdam-Bruxelles et son impact sur l'offre de trains existante" (55039641C)	49	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe intercity Amsterdam-Brussel en de impact op het bestaande treinaanbod" (55039641C)	49
<i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé</i>		<i>Spreekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Questions jointes de	51	Samengevoegde vragen van	51
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'hébergement de demandeurs d'asile dans des bâtiments de la SNCB" (55039014C)	51	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvang van asielzoekers in gebouwen van de NMBS" (55039014C)	51
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'accueil de demandeurs d'asile dans des bâtiments appartenant à la SNCB" (55039248C)	51	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvang van asielzoekers in gebouwen van de NMBS" (55039248C)	51
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'accueil de demandeurs d'asile dans des bâtiments appartenant à Infrabel" (55039250C)	51	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvang van asielzoekers in gebouwen van Infrabel" (55039250C)	51
<i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé</i>		<i>Spreekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La fermeture de l'abri à la gare de Wetteren" (55039015C)	51	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van het schuilhuisje in het station Wetteren" (55039015C)	51
<i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé</i>		<i>Spreekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Questions jointes de	52	Samengevoegde vragen van	52
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'audit auprès de Vias" (55039026C)	52	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van Vias" (55039026C)	52
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'audit chez Vias (question de suivi)" (55039109C)	52	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (vervolgvraag)" (55039109C)	52
<i>Orateurs: Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilitéé</i>		<i>Spreekers: Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	

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

du

MERCREDI 25 OCTOBRE 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 25 OKTOBER 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 par Jean-Marc Delizée, président.

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

01 Débat d'actualité sur la suppression du "Dampoort Express" et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'opposition aux plans de transport de la SNCB dans le pays de Waas" (55038253C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la liaison directe Saint-Nicolas - Bruxelles" (55038651C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du "Dampoort Express"" (55039182C)
- Stefaan Van Hecke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de l'horaire du Dampoort Express" (55039447C)
- Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification de l'horaire du train de pointe Dampoort-Bruxelles" (55039473C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir du "Dampoort Express" (suite)" (55039534C)
- Egbert Lachaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de trains de pointe" (55039580C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Dampoort Express" (55039615C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'avancement de l'heure de départ du Dampoort Express" (55039623C)

01.01 Frank Troosters (VB): *Après le Limbourg,*

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

01 Actualiteitsdebat over het afschaffen van de "Dampoort Express" en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verzet tegen de vervoersplannen van de NMBS in het Waasland" (55038253C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De schrapping van de rechtstreekse verbinding Sint-Niklaas - Brussel" (55038651C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de 'Dampoort Express'" (55039182C)
- Stefaan Van Hecke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aangepaste dienstregeling van de Dampoort Express" (55039447C)
- Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De wijziging van de dienstregeling van de piekurtrein Dampoort-Brussel" (55039473C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de 'Dampoort Express' (vervolg)" (55039534C)
- Egbert Lachaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van piektreinen" (55039580C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Dampoort Express" (55039615C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande vervroeging van de Dampoort Express" (55039623C)

01.01 Frank Troosters (VB): *Na Limburg komt er*

des voix s'élèvent également dans le Waasland pour protester contre la réduction prévue des liaisons ferroviaires directes vers Bruxelles.

ook uit het Waasland protest tegen de geplande inperking van de rechtstreekse treinverbindingen naar Brussel.

Le ministre a-t-il déjà pris des mesures? Cette réduction du service ne va-t-elle pas à l'encontre de son ambition d'augmenter le nombre d'utilisateurs du train? Ce projet de réduction retardera-t-il le transfert modal proposé?

Heeft de minister al stappen ondernomen? Staat die verminderde dienstverlening niet haaks op de ambitie om meer mensen op de trein te krijgen? Zal de vooropgestelde modal shift daardoor vertraging oplopen?

01.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le nouveau plan de transport est synonyme d'énorme amélioration pour de nombreux voyageurs, mais certaines décisions sont totalement incompréhensibles. L'échevin gantois compétent demande d'annuler la décision d'avancer d'une heure le Dampoort Express. Cette heure matinale ne convient pas du tout à de nombreux navetteurs. La région de transport du pays de Waas est très affectée par la suppression du train IC-26 de Saint-Nicolas à Bruxelles.

01.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het nieuwe vervoersplan betekent voor veel reizigers een enorme verbetering, maar sommige beslissingen zijn ronduit onbegrijpelijk. De bevoegde Gentse schepen vraagt om de beslissing om de Dampoort Express een uur vroeger te laten rijden, terug te draaien. Voor veel pendelaars is dat vroege uur gewoon onhaalbaar. De vervoersregio Waasland wordt zwaar getroffen door de schrapping van de IC-26 van Sint-Niklaas naar Brussel.

Sur quels fondements ces décisions reposent-elles? Une concertation est-elle menée avec les villes concernées et la région de transport du pays de Waas? Comment peut-on répondre aux préoccupations légitimes?

Waarop stoelen die beslissingen? Wordt er overlegd met de betrokken steden en de vervoersregio Waasland? Hoe kan er een antwoord worden geboden op de terechte bezorgdheden?

01.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Le 19 octobre 2023, j'ai distribué des dépliants concernant le Dampoort Express, en compagnie du comité d'action Wijk zonder trein, demandant à la population de signer une pétition contre les nouveaux horaires de ce train, qui ont été avancés d'une heure. Cette action a été accueillie avec beaucoup d'enthousiasme. Le Dampoort Express, le train d'heure de pointe qui passe par Gand-Dampoort à 7 h 47 et s'arrête ensuite à Gentbrugge, Melle, Merelbeke, etc., assure la seule liaison directe entre cette région et Bruxelles. Le train est bondé de navetteurs tous les matins; un tel train P supplémentaire ne serait donc pas superflu. Avancé d'une heure, il perd, en revanche, tout son attrait. Tout comme les collègues des différents groupes politiques de cette région, je réfute la conclusion finale de la SNCB et d'Infrabel. J'invite dès lors le ministre à réunir les deux entreprises ferroviaires autour de la table et à exiger qu'elles recherchent ensemble une meilleure solution qui tienne compte de la demande des navetteurs de la région gantoise.

01.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Op 19 oktober 2023 heb ik samen met het actiecomité Wijk zonder trein flyers uitgedeeld over de Dampoort Express met de vraag om een petitie te ondertekenen tegen het vervroegen van deze trein met een uur. Daar is met veel enthousiasme op gereageerd. De Dampoort Express, die als piekurtrein om 7.47 uur in Gent-Dampoort langskomt en daarna Gentbrugge, Melle, Merelbeke enz. aandoet, is de enige rechtstreekse trein tussen die regio en Brussel. De trein zit elke ochtend bomvol pendelaars en een extra P-trein is dus geen overbodige luxe. Met een vervroeging van een vol uur, daarentegen, verliest die trein zijn aantrekkelijkheid compleet. Ik aanvaard de eindconclusie van de NMBS en Infrabel niet, net als de collega's van de verschillende fracties uit die regio. Ik vraag de minister dan ook om de twee spoorbedrijven rond de tafel te brengen en van hen te eisen dat ze samen zoeken naar een betere oplossing die wel rekening houdt met de vraag van de pendelaars in de Gentse regio.

Le ministre est-il disposé à le faire? Quelles autres options ont-elles déjà été examinées? Pourquoi un train Eurostar est-il systématiquement prioritaire par rapport à un train navette surchargé qui circule à la même heure depuis des années? A-t-on l'intention d'augmenter encore la capacité entre Gand-Saint-Pierre et Bruxelles et la liaison entre Gand-Dampoort

Is de minister bereid om dat te doen? Welke andere opties werden al onderzocht? Waarom krijgt een Eurostartrein stelselmatig voorrang op een pendeltrein die sinds jaar en dag op datzelfde uur overvol rijdt? Is het de bedoeling om de capaciteit vanuit Gent-Sint-Pieters naar Brussel en de verbinding tussen Gent-Dampoort en Gent-Sint-

et Gand-Saint-Pierre?

Pieters verder uit te breiden?

01.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): L'indignation est grande parce que ce train est très populaire et, surtout, très utile. Cette soudaine décision d'avancer le départ d'une heure crée un problème insurmontable pour bon nombre de personnes. Les planificateurs sont-ils conscients de l'impact de cette modification sur les voyageurs? Entre-temps, la SNCB et Infrabel se rejettent mutuellement la responsabilité de cette décision. Je propose toutefois que les deux sociétés se réunissent afin de chercher une solution. D'ailleurs, des solutions sont-elles encore possibles? Le ministre peut-il mettre la pression sur la SNCB et Infrabel en vue de débloquent ce dossier?

01.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): De verontwaardiging is groot, omdat deze trein heel populair en vooral heel nuttig is. Die plotse vervroeging met een uur creëert voor vele mensen een onoverkomelijk probleem. Beseffen de planners wel welke impact dat heeft op de reizigers? Ondertussen schuiven de NMBS en Infrabel de verantwoordelijkheid voor de beslissing naar elkaar door. Ik stel echter voor dat zij samenzitten en naar een oplossing zoeken. Zijn er nog oplossingen mogelijk? Kan de minister druk zetten op de NMBS en Infrabel?

01.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Nous défendons tous la même cause, à savoir celle des nombreux navetteurs que nous représentons. Sachant que ce train de pointe répond à un besoin réel et qu'il est également bondé, il n'est tout simplement pas réaliste d'avancer son départ d'une heure. Quelles mesures le ministre compte-t-il prendre?

01.05 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Wij trekken hier allemaal aan hetzelfde zeel, namelijk dat van de vele pendelaars die wij vertegenwoordigen. Die piekurtrein vult een reële nood in, zit ook stampvol en dan is een vervroeging met een uur gewoon niet realistisch. Wat gaat de minister hieraan doen?

01.06 Egbert Lachaert (Open Vld): Nous formons un front syndical commun de la région gantoise. Le mécontentement commence d'ailleurs par la suppression ou l'avancée du départ du train à Saint-Nicolas, d'où vient ce train. Si vous devez prendre le train chaque jour et que celui-ci est avancé à 6 h 47 au départ de Dampoort, avec les répercussions qui en découlent pour les gares de Merelbeke, Melle, etc., la situation n'est pas gérable d'un point de vue familial. Cette situation est particulièrement regrettable pour un train qui est tellement utilisé. J'appelle le ministre à résoudre ce problème avec les deux sociétés de chemin de fer. Je n'ai pas encore assisté à beaucoup de protestations qui ont aussi rapidement trouvé un écho. De nombreux voyageurs sont vraiment préoccupés.

01.06 Egbert Lachaert (Open Vld): We staan hier met een verenigd vakbondsfront uit de Gentse regio. Het ongenoegen begint trouwens al met het afschaffen of vervroegen van de trein in Sint-Niklaas, waar die trein vandaan komt. Als je elke dag moet sporen en de trein vervroegt naar 6.47 uur vanuit Dampoort en dan verder naar de stations van Merelbeke, Melle enz., dan is dat familiaal niet te regelen. Dat is heel jammer voor een trein die zo intensief wordt gebruikt. Ik roep de minister op om dit op te lossen met beide spoormaatschappijen. Ik heb nog niet veel protest gezien dat zo snel wordt opgepikt. Veel reizigers liggen hier echt wakker van.

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): J'habite Bruxelles, mais cette liaison ferroviaire gantoise me paraît importante aussi. La pétition pointe très clairement les problèmes que pose cette liaison. Pour beaucoup d'usagers, il s'agit du seul train qui permet de conduire ses enfants à la crèche et d'arriver néanmoins au travail à temps. Ils appellent donc de leurs vœux une offre maximale sur cette liaison essentielle à leur yeux et le Dampoort Express est très fréquenté à l'heure actuelle.

01.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik woon in Brussel, maar ook ik vind die treinverbinding belangrijk. Uit de petitie van de mensen blijken de problemen overduidelijk: het is voor velen de enige trein die ook toelaat om de kindjes naar de opvang te brengen en toch tijdig op het werk te geraken, men wil een maximale dienstverlening op die belangrijke verbinding en de trein wordt nu zeer goed benut.

Quand parle-t-on d'un train de pointe à la SNCB et dans quel créneau horaire doit-il circuler? Pourquoi ce changement radical est-il nécessaire? Est-il exact que l'Eurostar s'est emparé de ce sillon? Les liaisons

Wanneer spreekt men bij het spoor van een piekurtrein en in welk tijdsslot moet die rijden? Waarom is die drastische aanpassing nodig? Klopt het dat de Eurostar het rijpad heeft overgenomen?

internationales sont-elles toujours prioritaires? Des considérations commerciales ont-elles joué un rôle dans la décision d'Infrabel de ne plus mettre ce sillon à la disposition du Dampoort Express? Quelle procédure Infrabel envisage-t-il de suivre pour effectuer ce changement? N'importe quel train de la SNCB peut-il être déplacé ou supprimé? Les abonnés obtiendront-ils une compensation?

01.08 Jef Van den Bergh (cd&v): À partir du 11 décembre 2023, le train P entre Saint-Nicolas et Bruxelles sera avancé d'une heure. Est-il judicieux d'autoriser cette modification avant que l'offre actuelle ne soit au point?

Quel avantage le nouvel horaire offre-t-il à la Flandre? Une liaison nationale très fréquentée est évincée par une liaison ferroviaire internationale. Crée-t-on ainsi un précédent? Cela pourrait-il se produire sur d'autres lignes ferroviaires également?

01.09 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je comprends la réaction des navetteurs au sujet du Dampoort Express ou de la liaison Saint-Nicolas – Bruxelles. La ponctualité de la liaison IC-26 Courtrai-Bruxelles-Termonde-Saint-Nicolas est inférieure au niveau du réseau. C'est l'une des liaisons ferroviaires les moins performantes du pays. L'un des facteurs est que la ligne est à voie unique entre Lokeren et Termonde. C'est pourquoi la SNCB souhaite limiter la ligne à Termonde et prolonger en même temps le S34 de Saint-Nicolas à Anvers jusqu'à Termonde, pour la liaison entre Saint-Nicolas et Termonde. Le temps de trajet ne sera pas augmenté, dès lors que le temps de correspondance est aussi long que le temps nécessaire pour que le train change de sens.

Un deuxième train, prolongé jusqu'à Termonde, continuera à circuler sur la ligne S34 pendant les heures de pointe. Les possibilités de se rendre à Bruxelles via Anvers-Berchem et Gand-Saint-Pierre avec des temps de trajet similaires seront maintenues. La SNCB s'attend à ce que ce changement ait des effets positifs pour les voyageurs.

Après s'être renvoyé la balle à plusieurs reprises, les entreprises ferroviaires m'ont fourni une explication commune. La SNCB dispose, depuis 2015 déjà, d'un sillon pour le train P de 7 h 46 reliant Gand-Dampoort et Bruxelles. Dans le cadre des nouveaux horaires, elle a demandé le même sillon, mais Infrabel a reçu des demandes antagonistes de la part d'autres opérateurs. Selon les règles établies, Infrabel doit, dans ce cas, lancer une procédure de coordination. Après examen, il s'est avéré que la seule solution était d'avancer le train d'une heure.

Hebben internationale treinverbindingen altijd voorrang? Speelt voor Infrabel een commerciële overweging om dat rijpad niet meer ter beschikking te stellen van de Dampoort Express? Volgens welke procedure wil men die verandering? Kan eender welke trein van de NMBS aldus worden verschoven of afgeschaft? Worden abonnementhouders gecompenseerd?

01.08 Jef Van den Bergh (cd&v): Vanaf 11 december 2023 wordt de piekuurtrein tussen Sint-Niklaas en Brussel een uur vervroegd. Is het wel een goed idee om die vervroeging te laten doorgaan vooraleer het huidige aanbod op punt staat?

Welk voordeel heeft Vlaanderen bij de nieuwe dienstregeling? Een drukke nationale verbinding wordt weggedrukt door een internationale treinverbinding. Is dit een precedent? Kan dit ook op andere spoorlijnen gebeuren?

01.09 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik begrijp de reactie van de pendelaars over de Dampoort Express, of de verbinding Sint-Niklaas-Brussel. De stiptheid van de IC-26-verbinding Kortrijk-Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas is lager dan het netniveau. Het is een van de minder robuuste treinverbindingen van het land. Een van de factoren is dat tussen Lokeren en Dendermonde een enkele spoorlijn ligt. Daarom wil de NMBS de lijn beperken tot Dendermonde en tegelijk de S34 van Sint-Niklaas naar Antwerpen verlengen tot Dendermonde, voor de verbinding tussen Sint-Niklaas en Dendermonde. De reistijd wordt niet langer, want de overstaptijd is even lang als de tijd die nodig is om de trein te keren.

Een tweede trein, verlengd tot Dendermonde, blijft tijdens de piekuren op de lijn S34 rijden. De mogelijkheden om via Antwerpen-Berchem en Gent-Sint-Pieters naar Brussel te sporen met een vergelijkbare reistijd, blijven behouden. De NMBS verwacht positieve effecten voor de reizigers van deze wijziging.

Na een rondje zwartepieten kreeg ik een gemeenschappelijke uitleg van de spoorbedrijven. De NMBS beschikt al sinds 2015 over het rijpad voor de P-trein tussen Gent-Dampoort en Brussel om 7.46 uur. In het kader van de nieuwe dienstregeling vroeg de NMBS hetzelfde rijpad aan. Infrabel kreeg echter conflicterende aanvragen van andere operatoren. De regels bepalen dat Infrabel in dat geval in een coördinatieprocedure moet voorzien. Na onderzoek bleek dat er geen andere oplossing was dan de trein een uur vervroegen. De bedrijven

Les entreprises et moi-même le déplorons.

La décision a été prise par des entreprises publiques autonomes, mais exceptionnellement, mon cabinet a organisé une réunion avec la SNCB et Infrabel pour examiner s'il n'y avait pas de meilleure solution. J'espère que nous trouverons cette solution, dans l'intérêt des voyageurs, mais je ne puis le garantir. Les deux entreprises ont déjà étudié la question. Elles sont soumises à des règles nationales et européennes en matière d'attribution des sillons et de priorité des TGV, ce qui constitue vraisemblablement le nœud du problème.

01.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En Campine aussi, je constate régulièrement à quel point les décisions ont une incidence pour les navetteurs. Je me réjouis que le ministre souhaite se concerter avec les entreprises ferroviaires pour trouver une solution de remplacement. Comment Infrabel veillera-t-elle à améliorer le catalogue sillons, de sorte que ceux-ci puissent être plus facilement harmonisés? La Suisse et l'Autriche utilisent un modèle de nœuds ferroviaires. Je suggère d'examiner cette méthode.

01.11 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Tout le monde comprend les voyageurs, mais on se retranche derrière des procédures et analyses qui ne peuvent mener qu'à une seule conclusion: le train doit être avancé. Bien que je remercie le ministre pour l'organisation de la réunion, les attentes sont directement tempérées. Quelles sont les autres options examinées? J'attends de cette réunion qu'elle aboutisse à des résultats concrets. La flexibilité des voyageurs a des limites. Avancer un train P d'une heure n'a aucun sens.

01.12 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Je remercie le ministre de s'engager à mener une concertation. Je comprends que les trains internationaux doivent être prioritaires, mais le cas échéant, le conflit se pose justement avant Bruxelles. Aux heures de pointe, des trains entrent continuellement dans Bruxelles. Pourquoi ce train-là doit-il céder la place et être, en plus, avancé d'une heure? Pourquoi ne peut-on pas trouver de solution par le biais de quelques ajustements mineurs? J'ai l'impression que l'on opte pour la solution de facilité en visant un train déterminé. J'appelle à plus de créativité. Pourquoi le train international ne pourrait-il pas partir une heure plus tôt? Les voyageurs concernés ne le prennent pas tous les jours. Cela me semblerait donc beaucoup plus logique. Je compte sur l'action du ministre.

01.13 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Quand on veut, on peut. En l'occurrence, on peut trouver une

en ikzelf betreuren dit.

De beslissing is genomen door autonome overheidsbedrijven, maar uitzonderlijk heeft mijn kabinet een vergadering met de NMBS en Infrabel georganiseerd om te bekijken of er geen betere oplossing is. In het belang van de reiziger hoop ik dat we die vinden, maar ik kan het niet garanderen. De twee bedrijven hebben de zaak al onderzocht. Zij zijn gebonden aan nationale en Europese regels over de toewijzing van rijpaden en de prioriteit voor hst's, wat wellicht de kern van het probleem is.

01.10 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Ook in de Kempen ondervind ik regelmatig hoeveel impact beslissingen hebben voor de pendelaars. Ik ben blij dat de minister de treinmaatschappijen rond de tafel wil brengen om te bekijken of er geen andere mogelijkheid is. Hoe zal Infrabel zorgen voor een betere rijpadencatalogus, zodat rijpaden gemakkelijker op elkaar afgestemd kunnen worden? In Zwitserland en Oostenrijk werkt men met een knooppuntenmodel. Ik suggereer dat eens te bestuderen.

01.11 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Iedereen begrijpt de reizigers, maar er wordt geschermd met procedures en analyses die maar tot één conclusie kunnen leiden, namelijk dat de trein vervroegd moet worden. Ik dank de minister voor de organisatie van de vergadering, maar de verwachtingen worden wel meteen getemperd. Welke andere opties zijn er onderzocht? Ik verwacht dat de vergadering er niet enkel voor de galerij komt. Er zijn grenzen aan de flexibiliteit van de reizigers. Een P-trein een uur vervroegen heeft geen enkele zin.

01.12 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Ik dank de minister voor het engagement om te overleggen. Ik begrijp dat internationale treinen voorrang moeten krijgen, maar in dit geval doet het conflict zich net voor Brussel voor. Tijdens de spits rijden er continu treinen Brussel binnen. Waarom moet net die ene trein wijken en dan nog met een volledig uur vervroegd? Waarom is er geen oplossing te vinden met hier en daar wat kleine verschuivingen? Ik heb de indruk dat er voor een gemakkelijksoplossing is gekozen door één trein te selecteren. Ik vraag meer creativiteit. Of misschien moet de internationale trein maar een uur vroeger vertrekken? Die reizigers zitten niet dagelijks op die trein. Dat lijkt mij een veel logischere oplossing. Ik reken op de minister.

01.13 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Waar een wil is, is een weg. In dit geval is dat een spoorweg

voie ferrée avec un train circulant à une heure réaliste. Nous comptons sur le ministre.

01.14 Egbert Lachaert (Open Vld): Le fait que cette mesure soit critiquée unanimement, tous partis confondus, montre qu'il s'agit d'un sujet sensible. Pour donner satisfaction aux nombreux voyageurs, nous continuerons de plaider pour que le train de pointe soit maintenu à la même heure.

01.15 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le service doit faire place au profit. Cette nouvelle ligne rapportera davantage. Le président d'Infrabel est issu du parti socialiste flamand. Il faudrait peut-être que les socialistes le rappellent à l'ordre. Je ne comprends pas pourquoi Vooruit vote contre nos propositions de budget supplémentaire pour les trains et vient ensuite se plaindre en commission. Fusionnons la SNCB et Infrabel, comme Vooruit l'a également proposé dans le passé. Aujourd'hui, les intérêts des deux entreprises divergent.

01.16 Jef Van den Bergh (cd&v): Je remercie le ministre pour la lueur d'espoir qu'il apporte dans ce dossier. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question sur la hiérarchie des services ferroviaires. Faut-il toujours que les trains internationaux soient prioritaires?

L'incident est clos.

02 Débat d'actualité sur le contrôle par caméra de l'utilisation d'un GSM et questions jointes de
 - Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle du respect de l'interdiction de téléphoner au volant" (55038769C)
 - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de projets pilotes de vidéosurveillance de l'utilisation du GSM au volant" (55038877C)
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression des projets pilotes de vidéosurveillance de l'utilisation du GSM" (55038942C)
 - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de projets pilotes de contrôle par caméra de l'usage du GSM au volant" (55038992C)
 - Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote de vidéosurveillance de l'utilisation du GSM au volant" (55039607C)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): À l'automne 2022, le ministre avait annoncé un projet pilote visant à prendre en flagrant délit les automobilistes qui téléphonent en conduisant. Des dispositifs automatisés et requérant la présence d'un agent

en een trein op een realistisch uur. We rekenen op de minister.

01.14 Egbert Lachaert (Open Vld): De eensgezindheid over deze maatregel over de partijgrenzen heen toont dat het een gevoelige zaak is. Aangestuurd door de vele reizigers zullen wij erop blijven aandringen dat de piekurrein op hetzelfde uur blijft rijden.

01.15 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De dienstverlening moet plaats maken voor winst. Die nieuwe lijn zal meer opbrengen. De voorzitter van Infrabel komt uit de Vooruitrangen, misschien moeten de socialisten hem eens aanspreken. Ik begrijp niet waarom Vooruit tegen onze voorstellen voor meer budget voor de treinen stemt en vervolgens hier komt klagen. Laten we de NMBS en Infrabel weer tot één bedrijf samenvoegen, zoals ook Vooruit vroeger nog heeft voorgesteld. Vandaag lopen de belangen van beide bedrijven uiteen.

01.16 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik bedank de minister voor het sprankeltje hoop dat hij geeft. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de hiërarchie van de treindiensten. Moeten internationale treinen altijd voorrang krijgen?

Het incident is gesloten.

02 Actualiteitsdebat over de cameracontrole op gsm-gebruik en toegevoegde vragen van
 - Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De handhaving van het verbod op bellen achter het stuur" (55038769C)
 - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van proefprojecten voor cameracontrole op gsm-gebruik achter het stuur" (55038877C)
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van de proefprojecten voor cameracontroles op gsm-gebruik" (55038942C)
 - Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het schrappen van proefprojecten voor cameracontrole op gsm-gebruik achter het stuur" (55038992C)
 - Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject voor cameracontrole op gsm-gebruik" (55039607C)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): In het najaar van 2022 kondigde de minister een proefproject aan om bestuurders te betrappen op het gebruik van de gsm achter het stuur. Er zou gebruik worden gemaakt van bemande, automatisch werkende toestellen. Het

seraient utilisés. Le gouvernement a toutefois rejeté ce projet.

Une analyse d'incidence sur la protection des données a-t-elle été réalisée après le premier projet pilote contesté? Les garanties en matière de protection de la vie privée des automobilistes étaient-elles suffisantes pour permettre le lancement de nouveaux projets? L'Organe de contrôle de l'information policière (COC) a-t-il rendu un avis? Le ministre prendra-t-il une nouvelle initiative?

02.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Après des contrôles supplémentaires, la police a conclu ces dernières semaines que la situation était dramatique en ce qui concerne l'utilisation du téléphone portable ou d'autres écrans au volant. De tels comportements mettent des vies en danger, mais le risque de sanction est ridiculement faible. Aux Pays-Bas, des caméras sont installées depuis deux ans, sans poser le moindre problème et dans le respect de la vie privée, pour contrôler l'utilisation des écrans au volant.

Le projet pilote qu'avait prévu par le ministre Gilkinet semble incompatible avec les exigences de respect de la vie privée. Le ministre peut-il détailler ce projet pilote? Pourquoi le projet ne pouvait-il pas s'inscrire dans le cadre légal relatif à la protection de la vie privée? S'agit-il d'une question d'ordre technique ou de réticences du gouvernement?

02.03 Frank Troosters (VB): Le ministre peut-il expliquer quels obstacles légaux s'opposent au déploiement du projet pilote? Veillera-t-il à ce que le projet puisse malgré tout être réalisé?

02.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Il est crucial de miser sur la prévention de la distraction au volant. Pas moins de 1 conducteur sur 69 utilise son téléphone portable au volant. Les actions de contrôle nécessitent 1 heure et 15 minutes par amende. C'est inefficace. La détection automatique serait jusqu'à 35 fois plus efficace. Nous devons tout mettre en œuvre pour permettre cette détection à l'aide des caméras LAPI. Les projets pilotes du ministre ont toutefois été arrêtés en raison de problèmes en matière de protection de la vie privée.

Quelles exigences de la législation sur la protection de la vie privée n'ont pas été respectées? Les projets pilotes seront-ils relancés? Pourquoi ce qu'il est possible de réaliser aux Pays-Bas ne peut-il pas se faire en Belgique? Le cadre européen des exigences en matière de protection de la vie privée n'est-il pas identique?

02.05 Georges Gilkinet, ministre *(en néerlandais)*:

project werd echter afgeschoten door de regering.

Werd er een data protection impact analyse uitgevoerd na het eerste gecontesteerde proefproject? Waren er voldoende waarborgen voor de privacy van de bestuurders om nieuwe projecten te kunnen opstarten? Heeft het Controleorgaan op de politionele informatie (COC) een advies uitgebracht? Zal de minister een nieuw initiatief nemen?

02.02 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Na extra controles heeft de politie de afgelopen weken geconcludeerd dat het dramatisch gesteld is met het gebruik van de gsm of een ander scherm achter het stuur. Het is levensgevaarlijk, maar de pakkans is belachelijk klein. In Nederland worden al twee jaar probleemloos camera's ingeschakeld, met respect voor de privacy, om schermgebruik achter het stuur te controleren.

Het proefproject dat minister Gilkinet had gepland, blijkt niet compatibel te zijn met de privacyvereisten. Kan de minister het proefproject toelichten? Waarom kon het project niet gebeuren binnen het wettelijk kader inzake privacy? Gaat het over een technische kwestie of is er onwil in de schoot van de regering?

02.03 Frank Troosters (VB): Kan de minister de wettelijke obstructies voor de uitrol van het proefproject duiden? Zal de minister ervoor zorgen dat het project alsnog kan plaatsvinden?

02.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Inzetten op het verhinderen van afleiding achter het stuur, is cruciaal. Liefst 1 op 69 bestuurders is achter het stuur bezig met zijn of haar gsm. Controleacties vergen per boete 1 uur en 15 minuten. Dat is dus niet efficiënt. Automatische detectie zou tot 35 keer efficiënter zijn. We moeten alles op alles zetten om dat mogelijk te maken met de ANPR-camera's. De proefprojecten van de minister zijn echter stopgezet wegens problemen met de privacy.

Aan welke vereisten van de privacywetgeving werd niet voldaan? Worden de proefprojecten hernomen? Waarom kan bij ons niet wat in Nederland wel kan? Het Europees kader voor privacyvereisten is toch hetzelfde?

02.05 Minister Georges Gilkinet *(Nederlands)*: Het

Il est de mon devoir d'étudier comment nous pouvons intensifier la lutte contre la distraction au volant. Les excès de vitesse, la consommation de drogues ou d'alcool et la distraction au volant sont les trois causes principales de mortalité sur la route. Cette lutte est une priorité absolue. Nous avons modernisé la définition des infractions et durci les sanctions. Il s'agit désormais d'une infraction du troisième degré.

Le troisième pilier du plan d'action fédéral "Tous pour zéro" vise à étudier la possibilité de contrôler l'utilisation du GSM au volant grâce à des caméras intelligentes. Comme mon projet pilote ne répond pas aux conditions de base en matière de respect de la vie privée, il ne pourra pas être mis en œuvre au cours de la législature actuelle.

Nous avons suivi une méthodologie précise. Après la conception du projet pilote, des caméras semi-mobiles isolées et un agent qualifié ont rendu possible sa mise en œuvre. Les fournisseurs nous ont confirmé qu'aucune donnée biométrique ne sera traitée et que la sécurisation des données sera garantie. Toutes les phases ont été réalisées en étroite concertation avec toutes les parties prenantes, avec un rôle coordonnateur confié à Vias. Les différents services publics et cabinets ministériels ont été invités à des réunions de suivi.

Hélas, aucune demande d'avis n'a été introduite auprès du COC. Il appartient aux ministres de l'Intérieur et de la Justice de formuler cette demande d'avis. Ils ont décidé de ne pas aller plus loin. J'ai pris acte de cette position peut-être trop prudente.

Je n'ai pas l'intention d'en rester là. J'ai demandé à Vias de réaliser une enquête sur la distraction au volant causée par les modules d'*infotainment*, telles qu'Apple CarPlay. Nous aurons les résultats au début de l'année prochaine. J'ai demandé au SPF Mobilité d'examiner s'il était possible de limiter le nombre de sources de distraction, telles qu'un écran permettant de visionner des vidéos en streaming. Je continue de m'informer sur les possibilités de contrôle au moyen de caméras intelligentes et de m'investir en faveur d'un renforcement de la sécurité routière.

02.06 Wouter Raskin (N-VA): Si d'autres pays parviennent à opérer des contrôles sans interférer avec la vie privée, nous devrions pouvoir en faire autant. Le problème se situe au niveau du dragon politique qu'est la Vivaldi. Impossible de trouver un accord, même en matière de sécurité routière. Quelle est l'utilité de faire de l'utilisation du GSM une

is mijn plicht om te onderzoeken hoe we de strijd tegen afleiding achter het stuur kunnen opvoeren. Naast overdreven snelheid en het gebruik van drugs of alcohol, is het een van de drie grote *killers* in het verkeer. Deze strijd is een topprioriteit. We hebben de definitie van overtredingen gemoderniseerd en de straffen verhoogd. Het is nu een overtreding van de derde graad.

De derde pijler van het federale actieplan *All for Zero* is onderzoeken of we gsm-gebruik achter het stuur kunnen controleren via intelligente camera's. Omdat mijn proefproject niet kan voldoen aan de basisvoorwaarden inzake privacy, zal het niet kunnen worden geïmplementeerd binnen deze legislatuur.

Wij hebben een nauwkeurige methodologie gevolgd. Na de ontwikkeling van het proefproject werd de uitvoering door semimobile *stand alone* camera's en een gekwalificeerde agent mogelijk gemaakt. De leveranciers bevestigden ons dat er geen biometrische gegevens zouden worden verwerkt en dat de beveiliging van de gegevens gewaarborgd was. Alle fasen zijn uitgevoerd in nauw overleg met alle belanghebbenden, met een coördinerende rol van Vias. De verschillende overheidsdiensten en ministeriële kabinetten werden uitgenodigd voor opvolgingsvergaderingen.

Helaas werd er geen adviesaanvraag ingediend bij het COC. Het is aan de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie om dat adviesverzoek te formuleren. Zij hebben beslist niet verder te gaan. Ik heb akte genomen van dat misschien al te voorzichtige standpunt.

Ik ben niet van plan te stoppen. Ik heb Vias gevraagd een onderzoek te doen naar afleiding achter het stuur door infotainmentformules zoals Apple CarPlay. Begin volgend jaar krijgen we de resultaten. Ik heb de FOD Mobilité gevraagd om te bekijken of we het aantal bronnen van afleiding, zoals een autoscherm waarop je streamingvideo's kunt bekijken, kunnen beperken. Ik blijf alert voor de mogelijkheden van controles met intelligente camera's. Ik blijf mij inzetten voor meer verkeersveiligheid.

02.06 Wouter Raskin (N-VA): Als controles met respect voor de privacy in andere landen mogelijk zijn, dan bij ons ook. Het probleem ligt bij de politieke draak die Vivaldi is. Zelfs over verkeersveiligheid raakt men het niet eens. Wat haalt het uit om van gsm-gebruik een overtreding van de derde graad te maken als de maatregel nauwelijks te handhaven is?

infraction du troisième degré si la mesure ne peut que difficilement être appliquée? Je déplore que le ministre n'ait pas demandé d'avis au COC.

Ik betreur dat de minister geen adviesaanvraag heeft gedaan bij het COC.

02.07 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je ne suis pas ministre de tutelle de la police.

02.07 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik ben geen voogdijminister van de politie.

02.08 Wouter Raskin (N-VA): Le ministre a déclaré dans le passé qu'il solliciterait un avis, mais il ne l'a pas fait. Il s'agit d'un manque de volonté politique.

02.08 Wouter Raskin (N-VA): De minister heeft in het verleden gezegd dat er een advies zou worden gevraagd, maar hij heeft dat niet gedaan. Hier is sprake van politieke onwil.

02.09 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La volonté en la matière doit être une volonté partagée des ministres de l'Intérieur et de la Justice, qui doivent introduire la demande d'avis.

02.09 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De wil om een advies te vragen moet worden gedeeld door de minister van Binnenlandse Zaken en Justitie, die de adviesaanvraag moeten indienen.

02.10 Wouter Raskin (N-VA): Le ministre Gilkinet affirme-t-il à présent que c'est la ministre Verlinden qui n'a pas souhaité demander d'avis? Je ne la soupçonne pas de cela. Si le dossier ne progresse pas, M. Gilkinet devrait se poser des questions.

02.10 Wouter Raskin (N-VA): Zegt minister Gilkinet nu dat het minister Verlinden is die geen advies wilde vragen? Ik verdenk haar daar niet van. Als het dossier niet vordert, moet minister Gilkinet eens in de spiegel kijken.

02.11 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je suis déçu. Je ne jette pas la pierre au ministre. Il a pris une initiative. L'impossibilité de mettre en place un projet pilote dans un délai de deux ans est révélatrice du manque de volonté de certains membres du gouvernement. Certains partis acceptent qu'il y ait des victimes sur les routes de peur de perdre des électeurs. C'est déplorable.

02.11 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik ben ontgoocheld. Ik werp geen steen naar de minister. Hij heeft een initiatief genomen. Dat het niet mogelijk is om binnen een tijdsbestek van twee jaar een proefproject op te zetten, wijst op onwil bij sommigen in de regering. Bepaalde partijen verkiezen slachtoffers op de weg boven de angst om kiezers te verliezen. Dat is intriest.

02.12 Frank Troosters (VB): C'est peut-être décevant, mais pas étonnant au vu de la cohésion du gouvernement. On se rejette la responsabilité de la non-demande d'avis. Je constate que, comme nous le craignons, le sens du terme "distraction" sera élargi. Nous sommes d'accord sur l'utilisation du GSM, mais désormais, d'autres formes de distraction seront également dans le collimateur. La chasse aux automobilistes se poursuit inlassablement sous couvert de la sécurité routière.

02.12 Frank Troosters (VB): Ontgoochelend is het zeker, verbazend niet, gezien de samenhang van de regering. De zwartepiet over het niet-gevraagde advies wordt naar elkaar doorgeschoven. Ik stel vast dat het woord afleiding, zoals wij vreesden, een bredere invulling zal krijgen. Over gsm-gebruik zijn we het eens, maar nu zal er ook worden gekeken naar andere vormen van afleiding. De jacht op de automobilist gaat ongenadig voort onder het mom van verkeersveiligheid.

02.13 Jef Van den Bergh (cd&v): Aucun avis officiel n'a été demandé, mais le COC a effectivement épinglé certaines illégalités dans le projet. En ce qui concerne les propositions de loi relatives aux appareils automatiques que M. Vandenbroucke et moi-même avons déposées à l'époque, le COC a déclaré que certaines questions devaient être clarifiées. Il semble un peu culotté aujourd'hui d'ignorer ces remarques et d'affirmer de but en blanc qu'aucun avis n'a malheureusement été demandé. D'aucuns utilisent l'absence de demande d'avis au COC pour détourner l'attention d'un blocage politique.

02.13 Jef Van den Bergh (cd&v): Er is geen formeel advies gevraagd, maar het COC heeft wel gewezen op een aantal onwettigheden in het project. Ook over de wetsvoorstellen van de heer Vandenbroucke en mijzelf over automatische toestellen destijds zei het COC dat een aantal zaken moet worden uitgeklaard. Het lijkt me nogal kort door de bocht om nu uit de lucht te vallen en te zeggen dat er helaas geen advies was gevraagd. Het niet vragen van het advies aan het COC wordt als bliksemafleider gebruikt omdat er blijkbaar op politiek vlak iets is vastgelopen.

Le débat d'actualité est clos.

Het actualiteitsdebat is gesloten.

03 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55037967C)

03.01 Wouter Raskin (N-VA): J'ai déjà posé des questions sur la suppression de plusieurs passages à niveau à Bilzen.

Où en est l'attribution du marché? Un entrepreneur a-t-il déjà été désigné?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Selon le calendrier actuel, une décision est attendue pour la fin du mois d'octobre 2023. Les travaux pourraient alors commencer fin 2023, début 2024. Les premiers travaux seront donc visibles au début de l'année 2024.

L'incident est clos.

04 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les recommandations stratégiques de la FBAA" (55038060C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Le transport collectif de personnes est bon pour le climat et permet de réduire les embouteillages. Le secteur des bus souffre d'une pénurie de personnel. L'extension annoncée des flexi-jobs à ce secteur pourrait en partie remédier au problème.

Serait-il possible de maintenir provisoirement le système du diesel professionnel pour ce secteur en attendant une meilleure disponibilité des carburants alternatifs?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'élargissement du champ d'application des flexi-jobs relève de la compétence du ministre du Travail. Ce secteur est toujours confronté à une pénurie de main-d'œuvre, mais pour la première fois depuis la pandémie du covid, nous observons une tendance positive.

La question relative aux accises sur les combustibles fossiles relève de la compétence du ministre des Finances.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): J'adresserai une question au ministre des Finances à ce sujet.

L'incident est clos.

05 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consultance au sein des entreprises ferroviaires" (55038209C)

03 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55037967C)

03.01 Wouter Raskin (N-VA): Ik heb al eerder vragen gesteld over het afschaffen van een aantal overwegen in Bilzen.

Hoe ver staat het met de gunning? Is er al een aannemer aangeduid?

03.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Volgens de huidige planning wordt tegen eind oktober 2023 een beslissing verwacht. De werken zouden dan rond de jaarwisseling kunnen starten. De eerste werken zullen dan begin 2024 zichtbaar zijn.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beleidsaanbevelingen van de FBAA" (55038060C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Collectief personenvervoer is goed voor het klimaat en zorgt voor minder files. De autobussector kampt met een personeelstekort. De aangekondigde uitbreiding van de flexi-jobs naar deze sector kan daaraan voor een deel verhelpen.

Zou het mogelijk zijn om het systeem van de professionele diesel voorlopig te handhaven voor deze sector in afwachting van een grotere beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het uitbreiden van het toepassingsgebied van flexi-jobs is een bevoegdheid van de minister van Werk. Er is nog steeds een personeelstekort in deze sector, maar voor het eerst sinds de covidpandemie zien we een positieve tendens.

De vraag over de accijnzen op fossiele brandstoffen is een bevoegdheid van de minister van Financiën.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik zal de minister van Financiën hierover ondervragen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Consultancy bij de spoorbedrijven" (55038209C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Ypto, filiale IT de la SNCB, a payé près d'un demi-million d'euros par an à un consultant, M. Aghassi, sans avoir suivi la procédure d'appel d'offres idoine. La SNCB et Ypto elle-même refusent de faire la transparence sur cette affaire.

Est-ce la seule transaction qui ait été attribuée illégalement à Ypto? Quelle était la portée de l'audit interne qui est aujourd'hui terminé? Quelles en sont les conclusions? Le ministre est-il partisan d'un audit externe? Je souhaiterais obtenir en outre un récapitulatif de toutes les missions de consultance décrochées par Ypto au cours des cinq dernières années.

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je me réfère à la réponse fournie à ce sujet lors de la séance plénière du 20 juillet 2023.

L'audit interne mené au sein de la SNCB a démontré le non-respect des règles. Ainsi, aucun appel d'offres public n'a été lancé. La Cour des comptes examinera désormais tous les appels d'offres publics de la SNCB.

Au sein d'Ypto, une série d'améliorations ont été introduites. Il existe déjà, au sein de la SNCB, des moyens de contrôle permettant de s'assurer que les contrats externes sont adjugés correctement. Le comité d'audit veille à leur mise en œuvre. Je continue à suivre ce dossier très attentivement.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Des deniers publics sont dépensés de manière illégale. Le citoyen a droit à la clarté, or celle-ci fait défaut.

L'absence de transparence dont la SNCB fait preuve soulève des doutes. Le ministre n'a pas non plus confirmé qu'il s'agissait d'un cas unique.

L'incident est clos.

06 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux d'amélioration à la gare de Waregem et la motion du conseil communal de Zulte" (55038210C)

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Chaque jour de semaine, plus de 2 500 voyageurs embarquent en gare de Waregem. Les conseils communaux de Waregem et de Zulte sont en colère et ont adopté des motions parce que les quais sont inaccessibles aux personnes qui ne savent pas emprunter les escalators, parce que la hauteur des quais est

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Ypto, une IT-dochter van de NMBS, betaalde een consultant, meer bepaald de heer Aghassi, bijna een half miljoen euro per jaar zonder dat de correcte aanbestedingsprocedure gevolgd werd. De NMBS en Ypto zelf weigeren daarover transparantie te geven.

Was dit de enige transactie bij Ypto die niet wettelijk gegund werd? Wat was de reikwijdte van de interne audit die intussen voltooid werd? Hoe luiden de conclusies? Is de minister voorstander van een externe audit? Graag kreeg ik ook een overzicht van alle consultancy-opdrachten van Ypto van de afgelopen vijf jaar.

05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik verwijst naar het antwoord dat ik daarover gaf tijdens de plenaire vergadering van 20 juli 2023.

De interne audit van de NMBS wees uit dat de regels niet werden gevolgd. Zo werd er geen openbare aanbesteding uitgeschreven. Het Rekenhof zal alle openbare aanbestedingen van de NMBS nu doorlichten.

Er werd bij Ypto al een aantal verbeteringen doorgevoerd. Er bestaan bij de NMBS al controlemiddelen om ervoor te zorgen dat externe contracten correct worden toegewezen. Het auditcomité ziet toe op de uitvoering ervan. Ik blijf dit dossier met grote aandacht volgen.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Er werd belastinggeld uitgegeven op een onwettige manier. De burger heeft recht op duidelijkheid en die wordt onvoldoende gegeven.

Dat de NMBS geen transparantie wil bieden, doet twijfels rijzen. De minister bevestigde ook niet dat dit het enige geval is.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verbeteringswerken aan het station van Waregem en de motie vanuit de gemeenteraad van Zulte" (55038210C)

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): In het station van Waregem stappen op weekdagen meer dan 2.500 reizigers op. De gemeenteraden van Waregem en Zulte zijn boos en hebben moties aangenomen, omdat de perrons ontoegankelijk zijn voor wie geen roltrap kan nemen, de perronhoogte onaangepast is en de beloofde verbeteringswerken opnieuw zijn

inadaptée et parce que les travaux d'amélioration promis ont une nouvelle fois été reportés. Quelles suites le ministre donnera-t-il à ces doléances?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Depuis ma prise de fonctions, nous investissons massivement dans le rail. Une attention particulière est portée au déblocage de moyens complémentaires pour doubler le nombre de gares accessibles de manière autonome d'ici à 2032. Comme nous sommes en train de rattraper des années de désinvestissement, des choix difficiles doivent parfois être faits. Tout ne peut pas être réalisé simultanément. Les entreprises ferroviaires ont décidé de reporter certains investissements. Plusieurs contacts ont été pris à ce sujet avec la commune de Waregem pour lui expliquer le choix effectué. Des pistes de solution pouvant avoir un effet positif sur les alentours de la gare ont également été évoquées.

Les pourparlers entre la SNCB, la ville et mon cabinet se poursuivront afin de rendre la gare de Waregem plus accessible.

06.03 Tomas Roggeman (N-VA): Lors de l'entrée en fonctions du gouvernement, le ministre s'était engagé à consentir d'importants investissements pour améliorer l'accessibilité des gares, mais il a progressivement revu ces moyens à la baisse. Au départ, il voulait rendre 250 gares accessibles de façon autonome mais il ne s'agirait plus aujourd'hui que des grandes gares, et même cette ambition-là semble difficilement réalisable en réalité.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets de liaison ferroviaire supplémentaire entre Bruxelles et Paris" (55038226C)
- Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'instaurer une nouvelle liaison ferroviaire entre Bruxelles, Mons et Paris" (55038247C)

07.01 Frank Troosters (VB): *La SNCB et la société ferroviaire française SNCF veulent mettre en place une nouvelle liaison ferroviaire entre Bruxelles et Paris d'ici fin 2024. Une étude de faisabilité est en cours. Le ministre peut-il apporter des explications à ce sujet?*

07.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je travaille depuis trois ans au développement du transport ferroviaire international. Outre les trains à grande vitesse, il existe une demande pour des

uitgesteld. Welk gevolg zal de minister hieraan geven?

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Sinds mijn aantreden wordt er volop geïnvesteerd in het spoor. Er gaat bijzondere aandacht naar het vrijmaken van bijkomende middelen om het aantal autonoom toegankelijke stations te verdubbelen tegen 2032. Aangezien wij bezig zijn met een inhaalbeweging na jarenlange desinvestering, moeten er soms moeilijke keuzes worden gemaakt. Niet alles kan tegelijkertijd. De spoorbedrijven hebben beslist om sommige investeringen uit te stellen. Er zijn hierover verschillende contacten geweest met het stadsbestuur van Waregem, waarop de gemaakte keuze werd toegelicht. Ook werden mogelijke oplossingen besproken die een positieve impact kunnen hebben op de stationsomgeving.

De gesprekken tussen de NMBS, de stad en mijn kabinet zullen worden voortgezet om het station van Waregem toegankelijker te maken.

06.03 Tomas Roggeman (N-VA): Bij het aantreden van de regering had de minister veel geld beloofd voor toegankelijkheid, maar hij heeft dat gaandeweg teruggeschroefd. Aanvankelijk zou hij 250 stations autonoom toegankelijk maken, maar nu zouden het enkel nog de grote stations zijn en zelfs dat blijkt in de realiteit al moeilijk te gaan.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een bijkomende treinverbinding tussen Brussel en Parijs" (55038226C)
- Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande nieuwe treinverbinding tussen Brussel, Bergen en Parijs" (55038247C)

07.01 Frank Troosters (VB): *De NMBS en de Franse spoorwegmaatschappij SNCF willen tegen eind 2024 een nieuwe spoorverbinding inleggen tussen Brussel en Parijs. Een haalbaarheidsstudie loopt. Kan de minister dit toelichten?*

07.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik werk al drie jaar aan een uitbreiding van het internationaal treinvervoer. Naast de hogesnelheidstreinen is er ook een vraag naar

liaisons ferroviaires internationales moins chères et plus régulières, notamment entre Bruxelles et Paris.

(En français) SNCB et SNCF sont en train d'analyser le dossier pour mettre ce train sur les voies rapidement, si possible dans la perspective des JO de Paris. J'attends leurs conclusions.

Mons est pour l'instant le seul arrêt belge envisagé. Cette décision n'est pas définitive.

(En néerlandais) Les moyens destinés au personnel et au matériel roulant proviendront du budget des activités commerciales de la SNCB. Il ne s'agit donc pas d'un coût supplémentaire pour l'État.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Louvain" (55038243C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes persistants liés aux escaliers roulants dans les gares de la SNCB" (55038885C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Louvain" (55038951C)
- Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les escalators en panne dans la gare de Louvain" (55039655C)

08.01 Frank Troosters (VB): Quels sont les problèmes les plus fréquents touchant les escalators dans les gares? Quelles en sont les causes? Pourquoi faut-il attendre si longtemps avant qu'ils soient réparés? Quand peut-on attendre une solution structurelle?

08.02 Els Van Hoof (cd&v): Lors des nombreux événements estivaux d'envergure, les commerces horeca de Louvain à proximité de la gare doivent pallier le manque de toilettes dans la gare en soirée et la nuit. La SNCB a désormais conclu un partenariat avec la société néerlandaise 2theloo, qui exploitera les infrastructures sanitaires durant les 8 prochaines années, et ce notamment dans la gare de Louvain. En septembre, j'ai constaté que les heures d'ouverture n'avaient toujours pas été élargies et qu'il n'y avait pas de toilettes accessibles la nuit.

Les toilettes seront-elles ouvertes en permanence à l'avenir? Veillera-t-on à ce qu'elles soient équipées d'une signalisation et d'un éclairage appropriés?

goedkopere en regelmatigere internationale treinverbindingen, zeker tussen Brussel en Parijs.

(Frans) De NMBS en de NMBS analyseren momenteel het dossier teneinde die treinverbinding snel tot stand te brengen, indien mogelijk in de aanloop naar de Olympische Spelen in Parijs. Ik wacht op hun bevindingen.

Bergen is momenteel de enige Belgische halte die er overwogen wordt. Die beslissing is nog niet definitief.

(Nederlands) De middelen voor personeel en rollend materieel zullen uit het budget van de commerciële activiteiten van de NMBS komen. Dit is dus geen extra kost voor de Staat.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Leuven" (55038243C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende problemen met de roltrappen in de NMBS-stations" (55038885C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station van Leuven" (55038951C)
- Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Niet-functionerende roltrappen in het station van Leuven" (55039655C)

08.01 Frank Troosters (VB): Wat zijn de meest frequente problemen met de roltrappen in de stations? Wat zijn de oorzaken? Waarom is het zo lang wachten op een herstelling? Wanneer mag er een structurele oplossing worden verwacht?

08.02 Els Van Hoof (cd&v): Tijdens de vele grote zomerevenementen moet de Leuvense horeca in de buurt van het station 's avonds en 's nachts opdraaien voor het gebrek aan toiletten in het station. De NMBS slaat nu de handen in elkaar met het Nederlandse bedrijf 2theloo, dat de komende 8 jaar de sanitaire voorzieningen zal uitbaten in onder andere het station van Leuven. In september stelde ik vast dat er nog steeds geen ruimere openingsuren zijn en evenmin nachtoiletten.

Zullen de toiletten in de toekomst permanent open zijn? Zal er dan ook worden gezorgd voor gepaste signalisatie en betere verlichting?

Les escaliers mécaniques de la gare de Louvain sont souvent en panne aussi, ce qui empêche les personnes à mobilité réduite d'accéder au quai. La situation est similaire à Bruxelles-Central. Les ascenseurs y sont souvent hors d'usage.

Je souhaiterais obtenir un état des lieux actualisé des escaliers mécaniques et de l'ascenseur de la gare de Louvain. Un contrat de maintenance a-t-il été conclu? Quand tous les escaliers mécaniques et les ascenseurs seront-ils de nouveau opérationnels? Combien de plaintes la SNCB a-t-elle reçues à ce sujet?

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): Une panne n'est jamais exclue, mais de longs mois s'écoulent avant qu'une réparation ne soit effectuée: jusqu'à quatre mois à Louvain. Conséquence: les personnes à mobilité réduite galèrent.

Pourquoi une réparation prend-elle si longtemps? La réparation est-elle effectuée par la SNCB ou par un sous-traitant?

08.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En ce qui concerne l'installation de nouveaux équipements sanitaires et la rénovation des équipements existants dans plusieurs grandes gares, une concession a été octroyée à l'entreprise 2theloo. L'exploitation sera confiée au personnel du concessionnaire. En dehors des heures d'ouverture, des toilettes de nuit seront disponibles. Le service sera optimisé en permanence, notamment en ce qui concerne le sentiment de sécurité. Les heures d'ouverture des sanitaires à la gare de Louvain ont déjà été étendues lors des grands événements estivaux. La signalisation et l'éclairage sont conformes aux normes les plus récentes et une concertation régulière est organisée avec la ville de Louvain.

L'accessibilité des gares n'a pas toujours fait l'objet d'une attention suffisante, de sorte que nous avons à présent du pain sur la planche à cet égard. Les normes de qualité et l'accessibilité des gares et des quais seront améliorées.

La disponibilité globale des escaliers roulants est actuellement d'environ 90 % et la SNCB fait tout son possible pour augmenter ce taux. La rénovation d'anciens ascenseurs et escaliers roulants est prévue pour ces prochaines années. Les ascenseurs de la gare de Louvain sont en cours de réparation, ce qui explique qu'ils sont temporairement hors service. Dans la mesure du possible, les trains sont dirigés vers des quais équipés d'ascenseurs opérationnels. Un monte-escalier est également disponible en dépannage.

Ook met de roltrappen in het station Leuven zijn er vaak problemen, waardoor personen met een beperkte mobiliteit niet op het perron raken. In Brussel-Centraal is de situatie vergelijkbaar. Ook de liften doen het vaak niet.

Graag kreeg ik een update van de toestand van de roltrappen en de lift in het station Leuven. Werd daarover een contract afgesloten? Wanneer zullen alle roltrappen en liften opnieuw operationeel zijn? Hoeveel klachten ontving de NMBS in dat verband?

08.03 Tomas Roggeman (N-VA): Een defect valt nooit uit te sluiten, maar het blijkt wel erg lang te duren eer er een herstelling volgt: in Leuven zelfs niet minder dan vier maanden. Minder mobiele personen komen daardoor in de problemen.

Waarom duurt het allemaal zo lang? Gebeurt de herstelling door de NMBS of door een onderaannemer?

08.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Voor de installatie van nieuwe sanitaire voorzieningen en de renovatie van de bestaande voorzieningen in verscheidene grote stations werd een concessie toegewezen aan de firma 2theloo. Er zal voor de uitbating personeel van de concessionaris worden ingezet. Na de openingsuren zullen nachtoiletten beschikbaar zijn. De dienstverlening zal voortdurend worden geoptimaliseerd, onder meer met betrekking tot het veiligheidsgevoel. De openingsuren van de sanitaire voorzieningen in het station Leuven werden al uitgebreid tijdens de grote zomerevenementen. De signalisatie en de verlichting voldoen aan de laatste normen en er wordt regelmatig overlegd met de stad Leuven.

De toegankelijkheid van de stations kreeg in het verleden niet steeds voldoende aandacht, waardoor we nu heel wat werk voor de boeg hebben. De kwaliteitsstandaard en de toegankelijkheid van de stations en perrons worden verbeterd.

De globale beschikbaarheid van de roltrappen ligt momenteel rond 90 % en de NMBS doet er alles aan om dat cijfer op te trekken. Er staan de volgende jaren vernieuwingen van oude liften en roltrappen op de agenda. De liften in het station van Leuven worden hersteld, waardoor ze tijdelijk buiten gebruik zijn. Treinen worden zoveel mogelijk naar perrons gestuurd die over werkende liften beschikken. Als alternatief is er een trappenklimmer aanwezig. Drie defecte roltrappen aan de onderdoorgang, kant Tienen, vallen nog onder fabrieksgarantie. De

Trois escaliers roulants défectueux dans le couloir sous voies, côté Tirlemont, sont toujours sous garantie d'usine. Le fournisseur explique la longue période de réparation par le fait que certaines pièces doivent être fabriquées à la main.

On cherche une solution pour certains escaliers roulants qui, comme à Harelbeke, sont hors service et ne peuvent pas être réparés.

La maintenance des escaliers roulants et des ascenseurs est assurée par des prestataires de services externes dans le cadre de contrats-cadres. Les clauses de pénalité des contrats sont appliquées.

08.05 Els Van Hoof (cd&v): L'extension des heures d'ouverture limitée à la période des événements estivaux est insuffisante. Il faudra examiner en concertation avec la ville et la SNCB comment les étendre davantage. Bien que la signalisation et l'éclairage soient conformes, ils s'avèrent néanmoins insuffisants.

Le problème des escalators dure depuis de nombreuses années, à Tirlemont même depuis 10 ans déjà. Il y a de quoi s'interroger si on ne parvient même pas à faire fonctionner les escalators dans les gares. Ce n'est en tout cas pas un problème dans les grandes surfaces!

08.06 Frank Troosters (VB): Je crains que le problème ne trouvera pas de solution, que ce soit à court ou à long terme. Les contrats d'adjudication doivent être examinés dans le détail. Quelles clauses de pénalité et autres dispositions contiennent-ils? Les choix qui ont été opérés n'étaient peut-être pas optimaux. À plus long terme, ne devrions-nous pas étudier d'autres pistes en vue d'une solution structurelle?

08.07 Tomas Roggeman (N-VA): L'application de clauses de pénalité à la société de maintenance est une bonne chose en soi. Je suggère d'intégrer ce point à titre d'évaluation lors de la rédaction du prochain cahier des charges. Ces problèmes persistants poussent les voyageurs à reprendre leur voiture. Tel ne peut être l'objectif poursuivi.

L'incident est clos.

09 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'immatriculation de nouveaux véhicules" (55038310C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): La Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) fait à nouveau l'objet de plaintes. De nouveaux modèles ne

leverancier wijt de lange herstelperiode aan het feit dat sommige onderdelen met de hand moeten worden gemaakt.

Bepaalde roltrappen, zoals in Harelbeke, zijn onherstelbaar stuk en daarvoor wordt er een oplossing gezocht.

Roltrappen en liften worden onderhouden door externe dienstverleners via raamcontracten. De boeteclausules in de contracten worden toegepast.

08.05 Els Van Hoof (cd&v): De ruimere openingsuren enkel tijdens de zomerevenementen volstaan niet. Er zal in overleg met de stad en de NMBS moeten worden bekeken hoe ze verder kunnen worden uitgebreid. Hoewel de signalisatie en verlichting conform zijn, blijken ze toch onvoldoende.

Het probleem met de roltrappen sleept al jaren aan, in Tienen zelfs al 10 jaar. Het doet toch vragen rijzen als we er al niet eens in slagen de roltrappen in de stations te doen werken. In warenhuizen vormt dat toch geen probleem!

08.06 Frank Troosters (VB): Ik vrees dat het probleem op korte noch op lange termijn opgelost zal raken. De gunningsovereenkomsten moeten onder de loep worden genomen. Welke boeteclausules en andere bepalingen bevatten ze? Misschien werden niet de beste keuzes gemaakt. Moeten we op langere termijn niet in een andere richting kijken voor een structurele oplossing?

08.07 Tomas Roggeman (N-VA): De toepassing van boeteclausules voor de onderhoudsfirma is op zich een goede zaak. Dat kan best worden meegenomen in de evaluatie bij de opmaak van het volgende bestek. Door die aanhoudende problemen jagen we de reizigers richting auto. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inschrijving van nieuwe wagens" (55038310C)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Er zijn opnieuw klachten over de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DIV). Nieuwe modellen zouden nog niet in het

figureraient pas encore dans le système informatique et ne pourraient donc pas être immatriculés.

computersysteem zitten en daardoor niet ingeschreven kunnen worden.

Est-ce exact? Quel est le délai moyen d'introduction de nouveaux modèles dans le système? Peut-on éventuellement réduire ce délai?

Klopt dat? Hoe lang duurt het doorgaans om nieuwe modellen in te voeren in het systeem? Kan dat eventueel sneller?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Avant que de nouveaux véhicules puissent être immatriculés, ils doivent d'abord être prénregistrés. Cette opération est réalisée par les importateurs de nouveaux véhicules et s'effectue de manière électronique. Ce n'est qu'ensuite qu'un nouveau véhicule peut être immédiatement immatriculé.

09.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Voordat nieuwe voertuigen kunnen worden ingeschreven, moeten ze eerst worden gepreregistreerd. De preregistratie wordt uitgevoerd door de invoerders van nieuwe voertuigen en gebeurt elektronisch. Daarna kan een nieuw voertuig onmiddellijk worden ingeschreven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation du montant des subsides accordés à l'institut Vias" (55038312C)**

10 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het subsidiebedrag voor Vias institute" (55038312C)**

10.01 **Frank Troosters** (VB): Pourquoi l'institut Vias reçoit-il 500 000 euros de moins dans le budget 2024? Quelle sera l'affectation de l'argent économisé? L'institut Vias est-il déjà au courant? Quelles sont les conséquences pour le fonctionnement de l'institut? Cette économie a-t-elle été préalablement soumise à Vias?

10.01 **Frank Troosters** (VB): Waarom krijgt Vias institute 500.000 euro minder in de begroting 2024? Wat wordt er met het uitgespaarde geld gedaan? Is Vias hiervan al op de hoogte? Wat zijn de gevolgen voor de werking van Vias? Werd deze besparing op voorhand afgetoetst met Vias?

10.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): La réduction des subventions attribuées à Vias permettra de consacrer des moyens supplémentaires à d'autres projets de mobilité passant par des marchés publics. Les dépenses de Vias ayant été moins élevées en 2022, le montant de ses subventions a également été réduit. L'institut en a été informé en janvier 2023. Il a établi un programme de recherche en fonction du montant des subventions. Vias est un acteur clé dans la lutte contre les accidents de la circulation. Un audit a été réalisé, et j'en ai présenté les résultats le 5 juillet 2023. L'audit lui-même est couvert par le secret d'affaires car Vias exerce également des activités commerciales.

10.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Door de verlaging van de subsidies voor Vias kan er extra geld opzij gezet worden voor andere mobiliteitsprojecten via een openbare aanbesteding. Omdat Vias in 2022 minder middelen heeft besteed, werd het subsidiebedrag nu ook verlaagd. In januari 2023 werd Vias hierover geïnformeerd. Aan de hand van het subsidiebedrag legt Vias een onderzoeksprogramma vast. Vias is een belangrijke speler in de strijd tegen verkeersongevallen. Er werd een audit uitgevoerd, waarvan ik de resultaten op 5 juli 2023 gepresenteerd heb. De audit zelf valt onder het zakengeheim, omdat Vias ook commerciële activiteiten uitvoert.

10.03 **Frank Troosters** (VB): Le budget ainsi libéré permet au SPF Mobilité de lancer d'autres adjudications, mais je n'ai reçu aucune réponse à ma question: de quelles adjudications s'agit-il? Je regrette que nous ne puissions pas avoir accès aux résultats de l'audit. La collaboration avec Vias a toujours été largement saluée, mais Vias est soudain la cible d'une véritable campagne de dénigrement basée sur des suspicions qui se sont avérées infondées. Toutes ont même été réfutées. Néanmoins, aucune rétractation publique n'a suivi et

10.03 **Frank Troosters** (VB): Met het vrijgekomen budget kan de FOD Mobiliteit andere aanbestedingen doen, maar ik krijg geen antwoord op de vraag welke aanbestedingen dat dan zijn. Ik betreurt het dat we de audit niet kunnen inkijken. Iedereen was altijd lovend over de samenwerking met Vias en plots is er een heuse beschadigingsoperatie met ongefundeerde verdachtmakingen. Die werden allemaal weerlegd. Er komt geen publieke rechtzetting en nu wordt er ineens een half miljoen euro van hun budget

aujourd'hui Vias voit son budget amputé d'un demi-million d'euros.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution de l'utilisation de pesticides par Infrabel et la SNCB" (55038313C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La phytolice pour l'utilisation de pesticides par Infrabel et la SNCB" (55038314C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Infrabel, le plus gros consommateur de pesticides" (55039625C)

11.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Notre réseau ferroviaire est toujours traité avec des pesticides. Le personnel a besoin d'une phytolice pour pouvoir manipuler ces produits phytopharmaceutiques. Le ministre peut-il me communiquer les chiffres relatifs à l'utilisation des pesticides?

11.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Avec 1,7 tonne de pesticides, Infrabel était le plus grand consommateur en 2022. Pourtant, il est de plus en plus clair qu'il faut mettre en garde contre les dangers majeurs pour la santé en cas d'utilisation du glyphosate. Où en est Infrabel dans l'étude de techniques alternatives de désherbage?

11.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le désherbage de la zone de sécurité est systématiquement externalisé. La SNCB n'utilise plus de pesticides en Wallonie depuis 2020 et à Bruxelles depuis 2022. En Flandre, la SNCB consomme entre 125 et 195 litres d'herbicides par an, en fonction de la croissance de la végétation. En 2023, Infrabel traitera 50 % de la surface des voies accessoires au moyen de techniques alternatives. Nous devons viser une consommation nulle. Le développement des mauvaises herbes dépend des conditions météorologiques. Il est dès lors impossible de prédire les quantités réelles. D'ici fin 2023, Infrabel doit préparer un plan afin de réduire davantage encore sa consommation de pesticides.

11.04 Pieter De Spiegeleer (VB): Sachant combien les agriculteurs ont été mis sur la sellette au cours du colloque du 27 mars 2023, il est assez cynique de constater qu'Infrabel et la SNCB sont responsables de 81 % de l'utilisation du glyphosate.

11.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel doit

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evolutie van het pesticidegebruik door Infrabel en de NMBS" (55038313C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fytolice voor het pesticidegebruik door Infrabel en de NMBS" (55038314C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Infrabel als grootste verbruiker van pesticiden" (55039625C)

11.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Ons spoorwegnet wordt nog steeds behandeld met pesticiden. Het personeel heeft een fytolice nodig om te mogen werken met die fytofarmaceutische producten. Kan de minister mij de cijfers bezorgen over het pesticidegebruik?

11.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel was in 2022 met 1,7 ton pesticide de grootste gebruiker. Het wordt echter steeds duidelijker dat er moet worden gewaarschuwd voor de grote gezondheidsgevaaren bij het gebruik van glyphosaat. Hoever staat Infrabel met het onderzoek naar alternatieve onkruidbestrijding?

11.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Onkruidbestrijding in de veiligheidszone wordt steeds uitgevoerd door aannemers. De NMBS gebruikt sinds 2020 geen herbiciden in Wallonië, en in Brussel is dat sinds 2022. In Vlaanderen gebruikt de NMBS tussen 125 en 195 liter herbiciden per jaar, afhankelijk van de groei van de vegetatie. In 2023 zal Infrabel 50 % van de oppervlakte van de bijsporen met alternatieve technieken behandelen. We moeten effectief naar nul. De mate van onkruidgroei is afhankelijk van de weersomstandigheden. Daardoor is het onmogelijk om de effectieve hoeveelheden te voorspellen. Tegen eind 2023 moet Infrabel een plan voorbereiden om het gebruik van pesticiden verder te verminderen.

11.04 Pieter De Spiegeleer (VB): In het licht van het colloquium van 27 maart 2023 is het behoorlijk cynisch dat Infrabel en de NMBS verantwoordelijk zijn voor 81 % van het glyphosaatgebruik. Op dat colloquium werd immers ingehakt op de landbouwers.

11.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel moet voor

proposer une solution de substitution, qu'il s'agisse ou non de sous-traitants, mais le ministre n'évoque absolument pas ce traitement de substitution.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55038315C de M. De Spiegeleer a déjà fait l'objet d'une réponse écrite.

12 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un passage à niveau à Waarschoot" (55038316C)

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): À Waarschoot, le gestionnaire du réseau ferroviaire Infrabel souhaite supprimer tous les passages à niveau. Une grande exploitation agricole familiale risque ainsi d'être complètement coupée du monde extérieur. Infrabel aurait déjà introduit une demande de permis d'environnement pour la construction d'une nouvelle route d'accès le long du rail. La commune de Lievegem l'aurait toutefois rejetée, dès lors qu'elle souhaite que la proposition soit améliorée sur un certain nombre de points.

Puis-je obtenir une copie de la demande de permis d'environnement introduite par Infrabel pour la construction de cette route? La commune de Lievegem a-t-elle déjà procédé à toutes les expropriations nécessaires et en a-t-elle informé officiellement Infrabel? Ce passage à niveau sera-t-il encore fermé avant la fin de l'année?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): M. De Spiegeleer peut consulter une copie des documents sous enveloppe fermée au secrétariat de la commission de la Mobilité.

En 2017-2018, Infrabel et la commune de Lievegem sont convenus que la commune se chargerait des emprises de terrain nécessaires. Renseignements pris par Infrabel auprès de la commune en 2022, il s'est avéré que la commune n'avait pas encore entrepris de démarches, de sorte qu'Infrabel a décidé d'effectuer elle-même les emprises. Si cette opération ne peut être menée à bien, Infrabel souhaiterait acquérir un droit réel avec les propriétaires fonciers. Ce droit réel serait suspensif lors du passage de l'acte notarié établissant le transfert de propriété. Infrabel tente ainsi de mettre en œuvre à temps une solution de rechange pour le passage à niveau.

L'incident est clos.

13 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les heures d'ouverture limitées des toilettes de la gare de

een alternatief zorgen, of het nu om onderaannemers gaat of niet, maar de minister zegt niets over die alternatieve behandeling.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55038315C van de heer De Spiegeleer werd al schriftelijk beantwoord.

12 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een spoorovergang in Waarschoot" (55038316C)

12.01 Pieter De Spiegeleer (VB): In Waarschoot wil spoorwegbeheerder Infrabel alle spoorwegovergangen weg. Een groot familiaal landbouwbedrijf dreigt zo volledig van de buitenwereld te worden afgesloten. Infrabel zou ondertussen al een aanvraag voor een omgevingsvergunning hebben ingediend om een nieuwe toegangsweg langs het spoor aan te leggen. De gemeente Lievegem zou die echter hebben geweigerd, aangezien zij een aantal verfijningen wil uitgevoerd zien in het voorstel.

Kan ik een kopie krijgen van de omgevingsvergunning die Infrabel indiende voor de aanleg van die weg? Heeft de gemeente Lievegem alle vereiste onteigeningen al uitgevoerd en Infrabel daarvan officieel in kennis gesteld? Wordt die overweg nog dit jaar gesloten?

12.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De heer De Spiegeleer kan een kopie van de documenten in gesloten vorm raadplegen op het secretariaat van de commissie voor Mobiliteit.

Tussen Infrabel en de gemeente Lievegem werd er in 2017-2018 afgesproken dat de gemeente de nodige grondinnames zou doen. Navraag door Infrabel bij de gemeente in 2022 wees uit dat de gemeente nog geen actie had ondernomen en daarop heeft Infrabel zelf alsnog de grondinnames uitgevoerd. Als dat niet rond raakt, zou Infrabel een zakelijk recht willen met de grondeigenaars. Dat zakelijk recht zou opschortend zijn bij het verlijden van de notariële akte die de eigendomsoverdracht vastlegt. Op die manier poogt Infrabel om het alternatief voor de overweg tijdig te realiseren.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beperkte openingsuren van het stationstoilet in Kortrijk"

Courtrai" (55038318C)

13.01 Frank Troosters (VB): *À la suite d'actes de vandalisme, les toilettes de la gare de Courtrai ne sont plus accessibles que pendant les heures de pointe.*

Que s'est-il précisément passé? Quand les toilettes seront-elles rénovées? Une concertation a-t-elle eu lieu avec la commune ou la police à ce sujet? Comment la SNCB peut-elle garantir un accès sûr à des toilettes?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La décision a été prise en concertation avec l'exploitant des toilettes. La SNCB recherche actuellement, en collaboration avec cet exploitant, une solution plus structurelle, qui permet également de rénover les toilettes. Ensuite, les heures d'ouverture seront élargies. Une concertation avec la ville est prévue à court terme.

L'incident est clos.

14 Question de Patrick Prévot à Alexia Bertrand (Budget et Protection des consommateurs) sur "La pratique du surbooking des compagnies aériennes" (55038337C)

14.01 Patrick Prévot (PS): *Faisant le pari que des passagers ne se présenteront pas à l'aéroport, certaines compagnies aériennes pratiquent la surréservation, vendant plus de billets qu'il n'y a de places dans l'avion. Il arrive ainsi que des voyageurs ne puissent pas décoller, à moins que des volontaires ne renoncent à leur réservation et négocient un autre vol et des avantages non définis par la loi. Si aucun volontaire ne se présente, la compagnie peut interdire le vol à une personne, moyennant contrepartie et indemnisation variables. Au mois d'août, une influenceuse a fait part de sa colère à la suite d'une exclusion d'un vol, qui n'a été "rééquilibrée" par aucune compensation.*

Quelle instance contrôle-t-elle les compensations entre compagnies et passagers? Que peut-on conclure de cet équilibre entre protection des consommateurs et rentabilité des compagnies dans la pratique de la surréservation? La législation européenne devrait-elle faire l'objet de modifications, rectifications ou améliorations?

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Si le passager se présente à temps à l'embarquement

(55038318C)

13.01 Frank Troosters (VB): *De toiletten in het station van Kortrijk zijn na vandalisme enkel nog toegankelijk tijdens de spitsuren.*

Wat is er precies gebeurd? Wanneer worden de toiletten gerenoveerd? Was er hierover overleg met de gemeente of de politie? Hoe kan de NMBS een veilig toiletbezoek garanderen?

13.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De beslissing werd genomen in overleg met de uitbater van de toiletten. Samen met die uitbater gaat de NMBS nu op zoek naar een meer structurele oplossing, waarbij de toiletten ook vernieuwd zullen worden. Daarna zullen de openingsuren worden uitgebreid. Er is op korte termijn overleg met de stad gepland.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Patrick Prévot aan Alexia Bertrand (Begroting en Consumentenbescherming) over "De praktijk van overboeking waaraan luchtvaartmaatschappijen zich schuldig maken" (55038337C)

14.01 Patrick Prévot (PS): *Sommige luchtvaartmaatschappijen rekenen erop dat enkele passagiers niet naar de luchthaven komen en maken zich schuldig aan de praktijk van overboeking, waarbij ze meer tickets verkopen dan er plaatsen zijn op het vliegtuig. Zo komt het voor dat reizigers niet aan boord kunnen gaan, tenzij andere reizigers van hun boeking afzien en onderhandelen over een andere vlucht en voordelen die niet bij wet geregeld zijn. Als niemand daartoe bereid is, kan de maatschappij iemand de toegang tot die vlucht ontfagen, in ruil voor een wisselende compensatie. In augustus maakte een influencer ons deelgenoot van haar woede nadat ze niet mee mocht op een vlucht en daar geen compensatie voor kreeg.*

Welke instantie houdt er toezicht op de compensaties die luchtvaartmaatschappijen aan hun passagiers verlenen? Welke conclusies kunnen we trekken uit deze evenwichtsoefening tussen de bescherming van de consument en de rendabiliteit van de luchtvaartmaatschappijen wat de praktijk van overboekingen betreft? Moet de Europese regelgeving op dit punt gewijzigd, rechtgezet of verbeterd worden?

14.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Als passagiers zich op tijd bij de instapgate aanbieden

et ne peut embarquer en raison d'une surréservation ou pour des motifs opérationnels, il a droit à un remboursement ou au réacheminement vers la destination finale, à l'assistance (hébergement, nourriture, communications) et à une compensation entre 250 et 600 euros suivant la distance du vol.

Ces matières sont réglées par le règlement européen 261/2004, article 4. La cellule Droits des passagers de la DG Transport aérien au sein du SPF Mobilité contrôle la bonne application de ce règlement.

La commissaire européenne en charge des Transports a annoncé une proposition de modification de la directive Droits des passagers d'ici fin 2023. Dans le contexte de la présidence belge du Conseil de l'UE, je veillerai à une meilleure protection des usagers aériens.

14.03 Patrick Prévot (PS): La commissaire européenne devrait venir avec une modernisation de ce règlement européen en faveur du droit des consommateurs.

L'incident est clos.

15 Question de Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La distance latérale entre les véhicules et les cyclistes sur la voie publique" (55038402C)

15.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Pour un cycliste, il est parfois angoissant de se faire frôler par les voitures. Les automobilistes doivent pourtant respecter une distance latérale de minimum 1 mètre en agglomération et 1,5 mètre hors agglomération entre leur véhicule et le cycliste. Néanmoins, peu voire aucun contrôle n'est réalisé en la matière. En Espagne et en France, un panneau de signalisation rappelle la règle aux conducteurs.

Le ministre envisage-t-il d'introduire un panneau similaire dans notre pays? Cette disposition est-elle contrôlée? Combien d'amendes ont déjà été infligées pour cette infraction?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En général, nous respectons un principe qui est qu'il doit y avoir soit une règle de circulation, soit un panneau de signalisation. Si l'on y dérogeait, cela entraînerait une inflation de panneaux de signalisation. D'ailleurs, ce sont les régions qui sont responsables de la pose de panneaux de signalisation. En Espagne et en France, il ne s'agit pas non plus de panneaux officiels mais bien de panneaux d'information. Personnellement, je suis

mais niet kunnen boarden wegens overboeking of operationele redenen, hebben ze recht op een terugbetaling of een alternatieve vlucht naar hun eindbestemming, bijstand (accommodatie, eten, communicatie) en een compensatie van 250 tot 600 euro, naargelang van de afstand van de vlucht.

Die zaken worden geregeld bij de Europese verordening 261/2004, artikel 4. De cel Passagiersrechten van het DG Luchtvaart, een dienst van de FOD Mobiliteit, ziet toe op de correcte toepassing van deze verordening.

De Europees commissaris voor Vervoer heeft een voorstel tot wijziging van de verordening Passagiersrechten tegen eind 2023 in het vooruitzicht gesteld. In het kader van het Belgisch voorzitterschap van de Raad van de EU zal ik erop toezien dat de vliegtuigpassagiers beter beschermd worden.

14.03 Patrick Prévot (PS): De Europees commissaris zou van plan zijn die Europese verordening te moderniseren ten voordele van de consumentenrechten.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De zijdelingse afstand tussen voertuigen en fietsers op de openbare weg" (55038402C)

15.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Als fietser is het soms ronduit angstwekkend als auto's rakelings voorbijrazen. Nochtans moet een autobestuurder ten minste 1 meter binnen de bebouwde kom en 1,5 meter buiten de bebouwde kom afstand tussen zijn voertuig en de fietser laten. Daarop gebeuren echter weinig of geen controles. In Spanje en Frankrijk herinnert een verkeersbord bestuurders aan deze maatregel.

Overweegt de minister bij ons een gelijkaardig verkeersbord? Wordt er op deze bepaling gecontroleerd? Hoeveel boetes werden er hiervoor al uitgeschreven?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In het algemeen hanteren wij het principe dat er ofwel een verkeersregel is, ofwel een verkeersbord. Hiervan afwijken zou zorgen voor een inflatie aan verkeersborden. Het zijn bovendien de gewesten die verantwoordelijk zijn voor het plaatsen van verkeersborden. Ook in Spanje en Frankrijk gaat het niet om officiële verkeersborden, maar om informatieborden. Ik ben daarvan zelf een voorstander, maar het is niet mijn bevoegdheid. Ook

partisan de cette dernière option mais cela ne relève pas de ma compétence. Quant aux contrôles, ils ne relèvent pas de ma compétence non plus mais bien de celle de la ministre de l'Intérieur.

L'incident est clos.

16 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre record de vols en avion cet été" (55038414C)

16.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Greenpeace a révélé la grande différence de prix entre un ticket de train et d'avion, toujours favorable à l'avion. En juillet 2023, il y a eu plus d'un million de vols en Europe, une première depuis 2019. Le secteur aérien progresse, comme son coût climatique et environnemental. Développer l'offre ferroviaire est crucial pour la mobilité douce mais il faut aussi travailler sur le prix du train et sur les systèmes de vente en Europe.

Vous concertez-vous avec vos homologues pour doter l'Europe d'une stratégie ferroviaire commune? Y a-t-il concertation pour harmoniser les billetteries et les systèmes de vente? La présidence belge du Conseil européen promouvra-t-elle une Europe de la mobilité douce? Que prévoyez-vous?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Je veux faire du train la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique et en Europe. En Belgique, de plus en plus de voyageurs l'utilisent comme mode de déplacement même si les chiffres en heures de pointe peuvent être améliorés.

Dès 2024, un nouveau train de nuit reliera Bruxelles à Berlin avec arrêt à Cologne et Francfort, dans les deux sens et sept jours sur sept. Le train de nuit est une alternative durable et confortable pour parcourir l'Europe. La Chambre a adopté la première loi soutenant les trains de nuit. C'est une première européenne. La Belgique joue un rôle moteur pour développer des liaisons ferroviaires entre les grandes villes européennes et j'agirai au niveau européen pour rendre le cadre de subsides et le cadre légal favorables aux trains de nuit.

Lors de la présidence belge de l'Europe, une politique favorisant les déplacements en train et le déploiement de liaisons ferroviaires internationales entre grandes villes européennes, le *ticketing*, et l'achat des billets de train internationaux seront mis à l'agenda du Conseil informel d'avril pour replacer le dossier en haut de l'agenda de la future

pour de contrôles ben ik niet bevoegd, dat is namelijk de minister van Binnenlandse Zaken.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het recordaantal vluchten in de zomer van 2023" (55038414C)

16.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Greenpeace bracht het grote prijsverschil voor het voetlicht tussen een trein- en een vliegtuigticket. Blijkt dat reizen met de trein nog altijd een stuk duurder is. In juli 2023 waren er voor het eerst sinds 2019 meer dan een miljoen vluchten in Europa. De luchtvaart boomt, maar ook de klimaat- en milieukosten nemen toe. De ontwikkeling van het treinaanbod is cruciaal voor een schone mobiliteit, maar de prijs van een treinticket moet verlaagd en de verkoopsystemen in Europa moeten beter op elkaar afgestemd worden.

Pleegt u overleg met uw ambtgenoten om een gemeenschappelijke spoorstrategie voor Europa uit te stippelen? Wordt er overlegd over het afstemmen van de verkoopsystemen en -kanalen? Zult u tijdens het Belgische EU-voorzitterschap de schone mobiliteit in Europa bevorderen? Wat hebt u in petto?

16.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Ik wil van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit maken in België en de rest van Europa. Steeds meer reizigers maken in ons land gebruik van de trein om zich te verplaatsen, ook al zijn de cijfers tijdens de piekuren nog voor verbetering vatbaar.

Vanaf 2024 zal een nieuwe nachttrein Brussel met Berlijn verbinden via Keulen en Frankfurt, in beide richtingen en zeven dagen op zeven. De nachttrein is een duurzaam en comfortabel alternatief om Europa te doorkruisen. De Kamer heeft de eerste wet ter ondersteuning van de nachttreinen aangenomen. Dat is een primeur in Europa. Ons land is een van de drijvende krachten achter de uitbouw van spoorverbindingen tussen de Europese grootsteden. Op Europees niveau zal ik een gunstige subsidieregelgeving en dito wettelijk kader voor de nachttreinen bepleiten.

Tijdens het Belgische EU-voorzitterschap zullen we een beleid ten voordele van het spoorvervoer en de uitbouw van internationale treinverbindingen tussen Europese grootsteden op de agenda zetten van de informele Raad van april om het dossier opnieuw bovenaan de agenda van de toekomstige Europese Commissie te krijgen. Hetzelfde geldt voor het

Commission européenne.

ticketingsysteem en de aankoop van internationale treintickets.

16.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je me réjouis de vos ambitions. Jusqu'ici vous parliez du train comme colonne vertébrale de la Belgique; dorénavant, vous en parlez comme colonne vertébrale de l'Europe.

16.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik kan uw ambities alleen maar toejuichen. Tot nu toe had u het over de trein als de ruggengraat van de mobiliteit in België. Nu ziet u die ook als de ruggengraat van de mobiliteit in Europa.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings à vélos pour les employés de la SNCB" (55038423C)

17 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Fietsenstallingen voor het NMBS-personeel" (55038423C)

17.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): À Bertrix, des employés de la SNCB qui utilisent leur vélo pour se rendre au travail ont demandé un rack pour le garer, ce que la direction a refusé. À Arlon, faute d'un local ou d'un parking adéquat, les employés rangent leurs vélos dans un local destiné à un autre usage. Cette problématique touche les employés SNCB partout en Belgique.

17.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): In Bertrix hebben NMBS-werknemers die met de fiets naar het werk gaan een fietsrek gevraagd, zodat ze hun fiets kunnen stallen, maar de directie heeft dat verzoek afgewezen. In Aarlen is er geen geschikte ruimte of parking, waardoor de werknemers hun fietsen in een lokaal zetten dat daarvoor niet bestemd is. Overal in België worden de NMBS-werknemers met dat probleem geconfronteerd.

La SNCB dispose-t-elle d'une vue d'ensemble des infrastructures vélo pour ses employés? Favorise-t-elle le développement du vélo-travail, ou d'autres options de mobilité douce pour ses employés? Comment soutenez-vous ces projets?

Heeft de NMBS een overzicht van de fietsinfrastructuur voor zijn werknemers? Bevordert dat bedrijf woon-werkverplaatsingen met de fiets of andere vormen van schone mobiliteit voor zijn werknemers? Op welke manier steunt u die projecten?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La SNCB place la mobilité durable au cœur de ses activités, aussi pour ses travailleurs. Elle ne permet pas que son personnel utilise des voitures de service à des fins privées et n'accorde aucune indemnité kilométrique pour les trajets domicile-travail. Elle rembourse les trajets en train et offre des tickets gratuits. Depuis cette législature, elle rembourse des trajets domicile-lieu de travail à vélo. En 2022, 4 823 employés de la SNCB ont bénéficié de cette indemnité. Environ 2 300 employés ont souscrit au nouveau système de location de vélos introduit en 2023. Le badge personnel des travailleurs de la SNCB donne accès à tous les parkings vélos. Il faut au moins 30 membres employés dans le bâtiment, dont au moins 15 % se rend au travail avec le vélo au moins 1 jour sur 5, pour créer un parking vélo. Il y aura une nouvelle enquête sur le personnel cycliste en 2024.

17.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): De NMBS stelt duurzame mobiliteit centraal in haar activiteiten, ook voor haar werknemers. De NMBS staat niet toe dat de personeelsleden dienstwagens gebruiken voor privédoeleinden en geeft geen kilometervergoeding voor woon-werkverkeer. De NMBS betaalt treinritten terug en biedt gratis tickets aan. Sinds deze legislatuur vergoedt ze woon-werkverplaatsingen per fiets. In 2022 hebben 4.823 werknemers van de NMBS die vergoeding gekregen. Ongeveer 2.300 werknemers hebben zich ingeschreven voor het nieuwe systeem van fietsverhuur dat in 2023 ingevoerd werd. Met hun persoonlijke badge hebben de NMBS-werknemers toegang tot alle fietsparkings. Als voorwaarde voor de inrichting van een fietsparking geldt dat er minstens 30 personeelsleden in een gebouw moeten werken, van wie minstens 15 % minstens 1 dag op de 5 de fiets neemt voor het woon-werkverkeer. In 2024 zal er een nieuwe enquête gehouden worden over het personeel dat de fiets gebruikt.

17.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Des parkings vélos pour les gares employant au moins trente personnes, cela ne concerne pas les petites gares,

17.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De fietsenstallingen zijn enkel bestemd voor stations met minstens dertig werknemers. Kleinere stations

ce que je regrette.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le maintien de l'ordre à la gare de Bruxelles-Midi" (55038437C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La situation de la gare du Midi" (55038465C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La lutte contre l'insécurité à la gare de Bruxelles-Midi" (55038508C)
- Khalil Aouasti à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Bruxelles-Midi" (55038849C)

18.01 Frank Troosters (VB): *Divers médias ont relayé l'énorme problème des nuisances et de la criminalité dans la gare de Bruxelles-Midi et aux alentours, et ce à la suite d'un courrier de la CEO de la SNCB.*

Le ministre reconnaît-il les problèmes? Quels ont été les résultats des éventuels contacts avec la SNCB? Quels autres contacts y a-t-il eu et à quoi ont-ils abouti? Le ministre peut-il dresser un état des lieux de l'analyse de la problématique, des mesures déjà prises et de leur incidence budgétaire? Appellera-t-il la ministre de l'Intérieur à remplir rapidement le cadre du personnel de la police des chemins de fer?

18.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ma question avait été introduite fin août et la situation a évolué depuis.

Quelles ont été les actions conjointes menées pour la sécurité à la gare du Midi? Cette gare est-elle le seul point d'attention pour ce type de problématique? Le caractère international de la gare doit-il impliquer un statut identique à celui de l'aéroport de Zaventem? La concertation avec vos collègues est-elle suffisante?

18.03 Tomas Roggeman (N-VA): Cet été, pendant plusieurs semaines, la situation de Bruxelles-Midi sur le plan de la sécurité a fait couler beaucoup d'encre. Le gouvernement a présenté un plan d'action: un nouveau commissariat de police à Bruxelles-Midi, des investissements supplémentaires dans la propreté et l'installation de caméras supplémentaires.

Quel est le rôle de la SNCB dans ce cadre? Combien de caméras supplémentaires seront-elles installées?

vallen dus uit de boot, wat ik betreur.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ordehandhaving in het station van Brussel-Zuid" (55038437C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De situatie in het Zuidstation" (55038465C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpak van de onveiligheid te Brussel-Zuid" (55038508C)
- Khalil Aouasti aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Brussel-Zuid" (55038849C)

18.01 Frank Troosters (VB): *Diverse media berichtten over de enorme overlast en criminaliteit in en rond het station van Brussel-Zuid, dit naar aanleiding van een brief van de CEO van de NMBS.*

Erkent de minister de problemen? Wat waren de resultaten van eventuele contacten met de NMBS? Welke andere contacten zijn er geweest en met welke resultaten? Kan de minister een stand van zaken geven met betrekking tot de analyse van de problematiek, de reeds genomen maatregelen en het budgettaire plaatje ter zake? Zal hij bij de minister van Binnenlandse Zaken aandringen op een snelle aanvulling van het personeelskader bij de spoorwepolitie?

18.02 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De situatie is veranderd sinds de indiening van mijn vraag eind augustus.

Welke gezamenlijke acties werden er ondernomen om de veiligheid in het station Brussel-Zuid te verhogen? Is dat station de enige hotspot waar dergelijke problemen zich voordoen? Moet Brussel-Zuid vanwege het internationale karakter hetzelfde statuut krijgen als Brussels Airport? Pleegt u voldoende overleg met uw collega's?

18.03 Tomas Roggeman (N-VA): Deze zomer was er wekenlang heel wat te doen rond de veiligheidssituatie in Brussel-Zuid. De regering kwam met een actieplan: de opening van een nieuwe politiepost in Brussel-Zuid, extra investeringen in netheid en de plaatsing van extra camera's.

Welke rol is daarbij weggelegd voor de NMBS? Hoeveel extra camera's komen er? Wat is het budget

Quel est le budget prévu à cet effet? Comment toutes ces mesures seront-elles financées?

18.04 Khalil Aouasti (PS): Le département de l'Intérieur, la police fédérale et la SNCB se concerteraient quant au lieu et à la date d'installation d'un commissariat dans la gare du Midi. Quels sont les critères retenus? À qui incombera le coût de la prise en charge? Est-il demandé à la SNCB de mettre à disposition un local? Quel est le calendrier prévu? Si ce commissariat était installé en dehors de la gare, un point de contact serait-il garanti à l'intérieur?

Des décisions spécifiques ont-elles été prises en ce qui concerne le déploiement d'agents Securail dans la gare? Quelle est la stratégie d'adaptation de l'infrastructure? Qu'en est-il de la rénovation des bâtiments de la SNCB et d'Infrabel dans le périmètre de la gare du Midi? Quel est le calendrier? Envisage-t-on des mesures spécifiques pour la frontière Schengen? Une approche intégrée similaire pour la gare de Bruxelles-Nord est-elle discutée?

18.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La sécurité dans de la gare de Bruxelles-Midi et aux abords de celle-ci est une question importante à mes yeux et ce problème est plus que jamais d'actualité pour l'ensemble du gouvernement fédéral et les autorités bruxelloises compétentes. Les voyageurs doivent se sentir en sécurité et il appartient aux pouvoirs publics d'y veiller. D'ailleurs, je me réjouis de la bonne coopération entre toutes les parties concernées par ce dossier difficile.

(En français) Il est essentiel de faire de la gare du Midi un lieu accueillant. C'est la porte d'entrée en Belgique de nombreux voyageurs étrangers, mais aussi de nombreux navetteurs belges.

(En néerlandais) Nous avons répondu à la lettre de la CEO, Mme Dutordoir, en échafaudant un plan d'action de 22 points. Le Centre de crise national a conçu ce plan en collaboration avec les gouvernements fédéral et bruxellois, les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles, et la SNCB.

(En français) Monsieur Vajda, j'insiste sur l'approche multidisciplinaire de cette réunion, impliquant différents niveaux de pouvoir.

Monsieur Aouasti, une antenne de police va être installée dans la gare du Midi. Le lieu exact va être déterminé. La SNCB fournira les locaux. Un budget

daarvoor? Hoe wordt alles gefinancierd?

18.04 Khalil Aouasti (PS): De FOD Binnenlandse Zaken, de federale politie en de NMBS zouden momenteel bespreken waar en wanneer er een politiebureau in het Zuidstation moet komen. Met welke criteria wordt er rekening gehouden? Wie zal de kosten dragen? Heeft men de NMBS gevraagd een lokaal ter beschikking te stellen? Welk tijdpad wordt er daarbij gevolgd? Als het politiebureau buiten het station gevestigd wordt, zal er dan in het station een contactpunt ingericht worden?

Werden er specifieke beslissingen genomen met betrekking tot de inzet van Securailagenten in het station? Welke strategie wordt er voor de aanpassing van de infrastructuur gevolgd? Hoe staat het met de renovatie van de gebouwen van de NMBS en Infrabel in de omgeving van het Zuidstation? Wat is het tijdpad? Zullen er specifieke maatregelen genomen worden wat de Schengengrens betreft? Wordt er een gelijkaardige geïntegreerde aanpak voor het station Brussel-Noord besproken?

18.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De veiligheid in en rond het station van Brussel-Zuid is voor mij een belangrijk thema en het is actueler dan ooit voor de voltallige federale regering en de bevoegde Brusselse overheden. Reizigers moeten zich veilig voelen en dat is een taak voor de overheid. Overigens ben ik blij met de goede samenwerking tussen alle betrokken partijen in deze moeilijke kwestie.

(Frans) Het is cruciaal om van het Zuidstation een gezellige en veilige plaats te maken. Dat station is de toegangspoort tot België voor talrijke buitenlandse reizigers, maar krijgt ook heel wat Belgische pendelaars over de vloer.

(Nederlands) De brief van CEO Dutordoir werd beantwoord met een actieplan van 22 punten. Het werd uitgewerkt door het Nationaal Crisiscentrum in samenwerking met de federale en de Brusselse regering, de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis, en de NMBS.

(Frans) Mijnheer Vajda, ik wil nadrukkelijk wijzen op de multidisciplinaire aanpak van die vergadering, waarbij er verschillende beleidsniveaus betrokken worden.

Mijnheer Aouasti, er zal een politiepост gevestigd worden in het Zuidstation. De precieze plaats moet nog bepaald worden. De NMBS zal de lokalen ter

spécifique a été libéré durant le conclave budgétaire. Nous avons demandé d'augmenter les effectifs des patrouilles de police de 25 unités. Mme Verlinden pourra répondre plus concrètement.

Nous avons travaillé sur la prévention avec le ministre-président de la Région de Bruxelles-Capitale. Une meilleure coopération s'établira entre les équipes régionales d'assistance, chargées des problèmes de drogue, de santé publique, de logement et de l'accueil des mineurs non accompagnés. La prévention passera aussi par une amélioration de l'éclairage, de l'information aux voyageurs étrangers, une revalorisation des espaces publics et l'adaptation des infrastructures. Le plan relatif aux infrastructures reprend de nombreuses mesures visant à augmenter le sentiment de sécurité et à limiter les nuisances.

La SNCB et Infrabel prévoient de construire un nouveau siège social. La SNCB prévoit de regrouper ses directions sur un seul site, dans l'ancien bâtiment du tri postal, avenue Fonsny. Les espaces libérés pourront accueillir des espaces verts, du logement et des équipements collectifs.

Ce projet rendra plus claires les entrées de la gare, tout en créant une nouvelle entrée et en proposant un ensemble de commerces, équipements et services. Ce chantier devrait démarrer en 2024.

Les portiques de contrôle électronique (*e-gates*) du terminal Eurostar vont être installés, à la demande de la police. C'est un autre dossier, que nous traitons avec la ministre de l'Intérieur.

Le plan d'action interne de la SNCB reprend également la gare du Nord. Les autorités communales ont créé une fonction de coordinateur pour cette gare et ses environs, financée par la Région, mais qui doit encore être activée.

(En néerlandais) Les systèmes de caméras de la police bruxelloise et de la SNCB dans la gare et aux abords de celle-ci seront mieux coordonnés afin que tant la police que la SNCB puissent avoir accès à toutes les images. Cela vaudra également pour les caméras dans les autres gares de la SNCB, grâce à un budget spécifique qui a été dégagé lors du

beschikking stellen. Er werden daartoe specifieke middelen uitgetrokken tijdens het begrotingsconclaaf. We hebben gevraagd om het personeelsbestand van de spoorwegpolitie met 25 eenheden te verhogen in de context van een versterking van alle politiediensten die in het station patrouilleren. Minister Verlinden zal in dat verband concretere antwoorden kunnen geven.

Samen met de minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben we werk gemaakt van preventie. Er zal beter samengewerkt worden tussen de gewestelijke bijstandteams die instaan voor problemen met betrekking tot drugs, volksgezondheid, huisvesting en de opvang van niet-begeleide minderjarigen. De verbetering van de verlichting, van de informatieverstrekking aan buitenlandse reizigers, de opwaardering van de publieke ruimte en de verbetering van de infrastructuur dragen ook bij tot preventie. In het plan betreffende de infrastructuur staan een hele reeks maatregelen om het veiligheidsgevoel op te krikken en de hinder te beperken.

De NMBS en Infrabel zijn van plan om een nieuwe maatschappelijke zetel te bouwen. De NMBS is van plan om de directies van het bedrijf op één site bijeen te brengen, namelijk in het voormalige postsorteercentrum in de Fonsnylaan. Op de vrijgekomen plaatsen kunnen er groene ruimten, woningen en collectieve voorzieningen ingericht worden.

Dankzij dit project zullen de ingangen van het station duidelijker aangegeven zijn. Er wordt een nieuwe ingang gemaakt en heel wat handelszaken, faciliteiten en diensten worden er gehuisvest. Het is de bedoeling dat die werken in 2024 van start gaan.

Op vraag van de politie wordt de Eurostarterminal van *e-gates* voorzien. Dat is een ander dossier, waar we samen met de minister van Binnenlandse Zaken aan werken.

Het interne actieplan van de NMBS heeft ook betrekking op het Noordstation. Met financiering van het Brusselse Gewest zal het gemeentebestuur een coördinator aanstellen voor Brussel-Noord en de stationsomgeving, maar die nieuwe functie moet nog ingevuld worden.

(Nederlands) De camerasystemen van de Brusselse politie en de NMBS in en rond het station zullen beter op elkaar worden afgestemd, zodat beiden toegang zullen krijgen tot alle beelden. Dat zal ook gelden voor de camera's aan andere NMBS-stations, middels een specifiek budget dat werd vrijgemaakt tijdens het budgettair conclaaf.

conclave budgétaire.

La gare et ses alentours seront régulièrement nettoyés. Les tags et les graffitis seront systématiquement enlevés. Des toilettes d'urgence seront installées pour les sans-abri.

Toutes ces différentes mesures devraient permettre à Bruxelles-Midi de redevenir un environnement agréable. Nous dégagerons également des moyens supplémentaires pour la sécurité dans la gare de Bruxelles-Midi et aux abords de celle-ci. Le suivi du plan d'action sera dorénavant coordonné par le Centre de crise national dans le cadre d'une concertation mensuelle. Les mesures seront ajustées si nécessaire.

(En français) Ce plan concret et nécessaire met autour de la table des niveaux de pouvoir différents, et plusieurs ministres fédéraux. Il est financé grâce aux moyens obtenus du conclave. Comptez sur moi pour le concrétiser au plus vite.

18.06 Frank Troosters (VB): Voilà de belles annonces mais qui viennent un peu tard, alors que le problème ne date pas d'hier. Nous verrons bien ce qu'il en adviendra. Cela fait longtemps que nous réclamons les 25 unités supplémentaires annoncées pour la police des chemins de fer mais, en pratique, nous avons assisté au contraire à une diminution en 2020 et 2022, de 25 unités précisément. Reste à savoir à quel point ces mesures sont réalistes.

18.07 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): On pouvait craindre que chaque niveau de pouvoir renvoie vers la responsabilité des autres mais vous avez déclaré que l'heure était plutôt à la concertation, qui a eu un effet positif grâce à tous les intervenants. On commence à mettre en œuvre le plan d'action. On va réinstaller un commissariat dans la gare du Midi et le plan va s'étendre aux abords de la gare.

18.08 Tomas Roggeman (N-VA): Ce dossier est l'exemple par excellence d'une responsabilité partagée entre la SNCB, la Région bruxelloise et les zones de police bruxelloises. J'attends toutefois avec impatience les mesures annoncées. J'espère, tout comme le ministre, que ces mesures pourront déjà faire la différence. Il ne subsiste plus que le problème du renforcement de Securail.

18.09 Khalil Aouasti (PS): Il y a un volet prévention et un autre sécuritaire. Une antenne de police, et non plus un commissariat, devrait être créée dans la gare

Het station en de omgeving zullen regelmatig worden schoongemaakt. Tags en graffiti zullen systematisch worden verwijderd. Er komen noodtoiletten voor daklozen.

Al deze verschillende acties moeten van Brussel-Zuid opnieuw een aangename omgeving maken. We zullen ook extra middelen vrijmaken voor de veiligheid in en rond Brussel-Zuid. De opvolging van het actieplan wordt nu via een maandelijks overleg gecoördineerd door het Nationaal Crisiscentrum. Acties worden bijgestuurd indien nodig.

(Frans) Dankzij dat concrete en noodzakelijke actieplan steken verschillende beleidsniveaus en verscheidene federale ministers de koppen bij elkaar. Het plan wordt gefinancierd met middelen die tijdens het begrotingsconclaaf gealloceerd werden. U kunt op mij rekenen om het zo snel mogelijk te verwezenlijken.

18.06 Frank Troosters (VB): Die aankondigingen zijn heel mooi, maar ze komen er nu pas, terwijl het probleem al veel langer bestaat. We zullen zien. Ook de aangekondigde 25 bijkomende eenheden voor de spoorwegpolitie hebben wij al heel lang gevraagd, maar in de praktijk hebben we net een daling gezien tussen 2020 en 2022 van exact 25 eenheden. De vraag blijft hoe realistisch dit alles is.

18.07 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Het viel te vrezen dat elk beleidsniveau de zwartepiet naar de andere niveaus zou doorspelen, maar volgens uw verklaringen wordt er nu veeleer overleg gepleegd, wat een positief effect gehad heeft dankzij de inbreng van alle stakeholders. Men start met de uitvoering van het actieplan. In het station Brussel-Zuid zal er opnieuw een politiebureau gevestigd worden en het plan zal ook uitgebreid worden tot de stationsomgeving.

18.08 Tomas Roggeman (N-VA): Dit dossier is bij uitstek een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de NMBS, het Brussels Gewest en de Brusselse politiezones. Toch kijk ik uit naar de aangekondigde maatregelen. Ik hoop samen met de minister dat die al een verschil kunnen maken. Ik mis enkel nog een versterking van Securail.

18.09 Khalil Aouasti (PS): Eén onderdeel van het plan betreft de preventie, een ander de veiligheid. Er zou een politiepost, en dus geen politiebureau,

du Midi. Il faudra vérifier ses heures d'ouverture, son accessibilité et les moyens d'action des agents. La SNCB doit investir dans le réaménagement de son siège social et pour les autres immeubles. On peut se réjouir des investissements régionaux pour le grand projet de réaménagement urbain dans ce quartier. Je suis heureux que la gare du Nord reçoive aussi sa part. Mais les gares routières prennent de plus en plus d'espace et posent des problèmes d'aménagement urbain et de sécurité sur lesquels il faut aussi se pencher.

opgericht worden in het station Brussel-Zuid. We zullen moeten toezien op de openingsuren, de toegankelijkheid en de actiemiddelen van de agenten. De NMBS moet investeren in de herinrichting van haar hoofdzetel en in andere gebouwen. Dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest investeert in een groot project voor stedelijke herontwikkeling in die wijk is een goede zaak. Ik ben blij dat ook het station Brussel-Noord een deel van de middelen toegewezen krijgt. De busstations nemen echter steeds meer ruimte in en doen problemen ontstaan op het vlak van de stedelijke inrichting en de veiligheid. We moeten ons ook over die issues buigen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 55038519C et 55038521C de M. Cogolati, n^{os} 55038547C et 55038569C de Mme Zanchetta et n^{os} 55038817C et 55038818C de Mme De Jonge sont reportées.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55038519C en 55038521C van de heer Cogolati, nrs. 55038547C en 55038569C van mevrouw Zanchetta en nrs. 55038817C en 55038818C van mevrouw De Jonge worden uitgesteld.

19 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La restriction des accès aux gares belges" (55038471C)

19 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beperken van de toegang tot de Belgische stations" (55038471C)

19.01 Frank Troosters (VB): Lors d'une interview dans l'émission matinale De Ochtend sur Radio 1, Ine Van Wymersch, la commissaire nationale aux drogues, a évoqué trois éléments essentiels dans la lutte contre la consommation de drogue et contre l'insécurité à l'intérieur et à l'extérieur des gares: police & justice, assistance & prévention et inspection/adaptation de l'infrastructure.

19.01 Frank Troosters (VB): Tijdens een interview in De Ochtend op Radio 1 gaf nationaal drugcommissaris Ine Van Wymersch aan dat volgens haar drie elementen cruciaal zijn in de strijd tegen het drugsgebruik en de onveiligheid in en rond de stations: politie & justitie, hulpverlening & preventie en het bekijken/aanpassen van de infrastructuur.

Où en est-on concernant ce dernier point? Que pense le ministre de l'idée de prévoir que si on n'a pas de titre de transport valable, l'on ne peut pas avoir accès aux gares, aux quais et aux trains? Pourrait-il s'expliquer sur ce point?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot dit laatste punt? Wat vindt de minister ervan om de toegang tot de stations, perrons en treinen afhankelijk te maken van een geldig vervoerbewijs? Kan hij dat toelichten?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le soutien du commissariat national drogue prend la forme d'un support analytique de la situation sur la base des informations provenant des différents partenaires. Les mesures d'infrastructure n'ont, à ce stade, pas encore été abordées avec le commissariat national drogue, mais bien avec d'autres parties.

19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De bijstand van het nationaal drugscommissariaat betreft een analytische ondersteuning van de situatie op basis van de informatie van de verschillende partners. De infrastructuurmaatregelen werden in dit stadium nog niet besproken met het nationaal drugscommissariaat, maar wel met andere partners.

La SNCB a intégré à son plan d'action des mesures telles que la suppression des zones sombres et d'autres éléments pouvant favoriser les nuisances et nuire au sentiment de sécurité. Le plan d'action du gouvernement porte uniquement sur le quartier de Bruxelles-Midi, mais les meilleures pratiques qui en

De NMBS heeft in haar actieplan maatregelen opgenomen zoals het wegwerken van donkere zones en andere elementen die overlast in de hand kunnen werken en het veiligheidsgevoel aantasten. Het actieplan van de regering heeft enkel betrekking op de wijk Brussel-Zuid, maar de best practices

découlent peuvent être élargies à d'autres gares et quartiers environnants, comme c'est déjà le cas pour les mesures de la SNCB.

La SNCB a intensifié ses contrôles de tickets avant l'embarquement dans les trains. D'autres mesures sont en cours d'examen, mais il est important que les gares et le réseau ferroviaire national restent ouverts et facilement accessibles.

L'incident est clos.

20 **Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence des véhicules lourds sur la sécurité routière" (55038481C)**

20.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Avec M. Parent, j'ai déposé une résolution relative à l'utilisation des Light & Safe Cars (Lisa Cars). Plus un véhicule est lourd et plus il cause des lésions graves en cas d'accident impliquant des piétons, des cyclistes ou des passagers de petits véhicules. Dans notre résolution, nous demandons d'une part d'élaborer une politique pour résoudre ce problème et d'autre part de montrer l'exemple. À quelles mesures politiques le ministre pense-t-il?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): L'allègement des voitures aura sans aucun doute un impact positif sur la sécurité routière, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre. Avec la ministre du Climat, j'ai plaidé à l'échelon européen pour une prise en compte de l'efficacité énergétique des véhicules et de leur masse, mais nous avons bénéficié d'un trop faible soutien. Nous continuerons néanmoins de défendre ce point de vue.

La législation européenne tient toutefois compte de la sécurité des usagers vulnérables. À compter de juillet 2024, toutes les voitures neuves devront être équipées d'un système de freinage d'urgence et dès juillet 2026, d'un système équivalent spécifique pour les piétons et les cyclistes.

Les automobilistes seront également encouragés, par le biais des taxes automobiles, à acheter des véhicules plus légers.

20.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nous réexaminerons notre résolution à la lumière de ces informations. Nous étudierons comment nous pourrions intégrer un certain nombre de règlements à l'échelon européen mais aussi en Belgique afin d'améliorer la sécurité routière. Je regrette le manque de soutien que notre pays reçoit à l'échelon européen. Groen jouera un rôle de locomotive

daaruit kunnen worden uitgebreid naar andere stations en stationsomgevingen, zoals al het geval is voor de maatregelen van de NMBS.

De NMBS heeft haar ticketcontroles voor het instappen in de treinen opgevoerd. Andere maatregelen worden onderzocht, maar het is belangrijk dat stations en het nationale spoorwegnet open en vlot toegankelijk blijven.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van zwaardere wagens op de verkeersveiligheid" (55038481C)**

20.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Samen met de heer Parent heb ik een resolutie ingediend over het gebruik van Light & Safe Cars (Lisa Cars). Zwaardere wagens leiden tot zwaardere verwondingen bij een ongeval met voetgangers, fietsers of personen in een kleinere wagen. We vragen in onze resolutie om een beleid uit te tekenen dat daartegenin gaat en om zelf het goede voorbeeld te geven. Aan welke beleidsmaatregelen denkt de minister?

20.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het verminderen van het gewicht van auto's zal zeker een positief effect hebben op de verkeersveiligheid, maar ook op het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen. Samen met de minister van Klimaat heb ik op Europees niveau ervoor gepleit om rekening te houden met de energie-efficiëntie van voertuigen en hun massa, maar wij hebben hiervoor te weinig steun gekregen. Wij zullen dit standpunt echter blijven verdedigen.

Op Europees niveau wordt er wel rekening gehouden met de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers in de regelgeving. Alle nieuwe auto's moeten vanaf juli 2024 uitgerust zijn met een noodremsysteem en vanaf juli 2026 met een gelijkwaardig systeem specifiek voor voetgangers en fietsers.

Ook via de autobelastingen worden automobilisten aangemoedigd om lichtere voertuigen te kopen.

20.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): We zullen onze resolutie herbekijken in het licht van deze informatie. We zullen bekijken hoe we op Europees vlak, maar ook in België, een aantal reglementen kunnen opnemen om de verkeersveiligheid te verhogen. Ik betreur het dat ons land op Europees niveau te weinig steun krijgt. Groen zal altijd een voortrekker blijven om de uitstoot van wagens te verminderen.

chaque fois qu'il s'agira de réduire les émissions des véhicules.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité liée à la nouvelle procédure de départ LINDA à la SNCB et ses conséquences" (55038636C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'insécurité liée à la procédure de départ LINDA de la SNCB" (55038667C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet relatif à la procédure de départ LINDA" (55039133C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La procédure de départ LINDA" (55039605C)

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dans le cadre de la nouvelle procédure de départ LINDA (Location based Intelligent Departure Approach), l'accompagnateur de train utilise une montre connectée pour signaler au machiniste que le train peut démarrer en toute sécurité. D'après le personnel, ce système n'est toutefois pas fiable. Certains trains démarrent, en effet, sans accompagnateurs ou avec les portes ouvertes. Les syndicats des chemins de fer portent à juste titre un regard très critique sur cette situation qui met en danger la sécurité du personnel et des voyageurs.

Le ministre a-t-il connaissance de ce risque de sécurité? Pourquoi fallait-il mettre en place une nouvelle procédure de départ? Quelle entreprise l'a conçue? Qui a ordonné sa conception? Un marché public a-t-il été lancé? Quel est le coût de la mise en œuvre du nouveau système? Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a-t-il approuvé la procédure? Le ministre peut-il confirmer la sécurité de cette procédure? Une procédure d'urgence peut-elle être utilisée en cas de dysfonctionnement de la procédure LINDA?

21.02 Frank Troosters (VB): Quel budget a déjà été débloqué pour le projet LINDA? Ces frais sont-ils entièrement à charge de la filiale IT Ypto? Dans la négative, quelles entités participent au financement du projet?

La société IT de M. Aghassi, avec laquelle Ypto a conclu un contrat de consultance, a-t-elle été impliquée dans le projet LINDA? Combien d'heures cette entreprise a-t-elle travaillé sur le projet? Pour quelle rémunération?

Comment la procédure de départ LINDA est-elle

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveilige nieuwe vertrekprocedure LINDA bij de NMBS en de gevolgen daarvan" (55038636C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De onveiligheid van de LINDA-vertrekprocedure bij de NMBS" (55038667C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het project inzake de LINDA-vertrekprocedure" (55039133C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De LINDA-vertrekprocedure" (55039605C)

21.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Met de nieuwe vertrekprocedure LINDA (Location based Intelligent Departure Approach) geeft de treinbegeleider via een smartwatch het signaal aan de machinist dat de trein veilig kan vertrekken. Volgens het personeel is het systeem echter onbetrouwbaar, waardoor treinen soms vertrekken zonder begeleiders of met open deuren. De spoorbonden tillen hier terecht zwaar aan, want dit brengt de veiligheid van het personeel en de reizigers in het gedrang.

Is de minister op de hoogte van het veiligheidsrisico? Waarom moest er een nieuwe vertrekprocedure komen? Welk bedrijf heeft de procedure ontworpen? Wie gaf daartoe de opdracht? Werd er een openbare aanbesteding uitgeschreven? Hoeveel kost de implementatie van het nieuwe systeem? Heeft de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) de procedure goedgekeurd? Kan de minister bevestigen dat het om een veilige procedure gaat? Kan er een noodprocedure worden gebruikt wanneer LINDA niet functioneert?

21.02 Frank Troosters (VB): Hoeveel geld werd reeds uitgetrokken voor het LINDA-project? Zijn die kosten volledig voor rekening van IT-dochteronderneming Ypto? Zo neen, welke entiteiten betalen mee aan het project?

Was het IT-bedrijf van de heer Aghassi, waarmee Ypto een consultancyovereenkomst sloot, betrokken bij het LINDA-project? Hoeveel uren heeft dat bedrijf gewerkt aan dat project? Tegen welke vergoeding?

Hoe wordt de LINDA-vertrekprocedure vandaag

évaluée à l'heure actuelle? Quels problèmes faut-il encore résoudre?

Confirmez-vous ou non que des accompagnateurs de train ont perdu leur certificat parce que leur train s'est mis en marche alors que les conditions d'un bon démarrage n'étaient pas réunies? Combien d'accompagnateurs de train sont concernés? Quelles sont les causes du non-respect de la procédure de départ? La sécurité des voyageurs a-t-elle été mise en danger? De quelle manière ce problème a-t-il été examiné? Le membre du personnel concerné ou un représentant de ce dernier a-t-il été entendu? Quelle procédure un accompagnateur de train doit-il suivre pour récupérer son certificat?

Le ministre s'associe-t-il aux propos du porte-parole de la SNCB, qui a déclaré que le bon fonctionnement de la procédure de départ LINDA avait été démontré?

21.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le nouveau système LINDA assure une procédure de départ uniforme, indépendamment de la gare et du type de matériel, tout en réduisant le risque de dépassement d'un signal, et offre ainsi une plus grande sécurité aux voyageurs et au personnel à bord des trains. Depuis sa mise en place, cette procédure a déjà été appliquée correctement plus de 10 millions de fois. Dix incidents sont en cours d'analyse mais ils ne remettent pas en question la procédure de départ LINDA. Le système est également affiné en permanence.

Le SSICF ne devait pas donner d'avis sur le système LINDA puisque sa mise en œuvre ne modifie pas substantiellement la sécurité d'exploitation. Par contre, ce système fait l'objet d'un monitoring quotidien. En cas de problème avec l'application, une procédure réglementaire permet à l'accompagnateur de signaler au conducteur les opérations effectuées.

Si l'accompagnateur est personnellement et individuellement à l'origine d'un risque pour la sécurité ferroviaire, son brevet lui est retiré à titre préventif et l'incident est analysé. L'employé en question décrit les faits par écrit et/ou est entendu par son supérieur. On consulte ensuite les relevés de données de la procédure de départ LINDA et la télémétrie des données du matériel roulant. Le conducteur concerné peut également être entendu. Au niveau local, on vérifie si les procédures applicables ont été suivies. Au niveau central, le service Gestion de la sécurité et de la qualité vérifie si d'autres analyses doivent être effectuées.

geëvalueerd? Welke minpunten moeten nog worden weggewerkt?

Klopt het dat treinbegeleiders hun certificaat verloren nadat hun trein niet op de correcte manier was vertrokken? Over hoeveel treinbegeleiders gaat het? Welke oorzaken liggen ten grondslag aan de niet-naleving van de correcte vertrekprocedure? Kwam de veiligheid van de treinreizigers daarbij in het gedrang? Op welke manier werd dat onderzocht? Werd het betrokken personeelslid of een vertegenwoordiger daarbij gehoord? Welke procedure moet een treinbegeleider doorlopen om zijn certificaat terug te krijgen?

Onderschrijft de minister de uitspraken van de NMBS-woordvoerder, die heeft verklaard dat de LINDA-vertrekprocedure haar goede werking heeft bewezen?

21.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het nieuwe systeem LINDA biedt een uniforme vertrekprocedure, ongeacht het station en het type materieel, met minder risico's op seinvoorbijrijdingen en dus een grotere veiligheid voor reizigers en treinpersoneel. Sinds de invoering van de procedure is ze al meer dan 10 miljoen keer correct verlopen. Momenteel worden er 10 incidenten onderzocht, maar die stellen de vertrekprocedure niet ter discussie. Het systeem wordt ook voortdurend verfijnd.

De DVIS moest geen advies geven over LINDA, aangezien de invoering ervan de exploitatieveiligheid niet substantieel wijzigt. Het systeem wordt wel dagelijks gemonitord. Bij een probleem met de applicatie kan de treinbegeleider de gedane verrichtingen volgens een reglementair voorgeschreven procedure melden aan de treinbestuurder.

Wanneer de begeleider persoonlijk en individueel een risico veroorzaakt heeft voor de spoorwegveiligheid, wordt zijn brevet preventief ingetrokken en wordt het incident geanalyseerd. De betrokken bediende schrijft een verklaring van de feiten en/of wordt gehoord door de leidinggevende. Daarnaast worden de datalogs van de LINDA-vertrekprocedure en de datatelemetrie van het rollend materieel geraadpleegd. Ook de betrokken treinbestuurder en ander treinbegeleidingspersoneel kan worden gehoord. Lokaal wordt nagegaan of de voorgeschreven procedures werden gevolgd. Op centraal niveau gaat de dienst Veiligheids- en Kwaliteitsbeheer na of er nog verdere onderzoeken

moeten gebeuren.

Un accompagnateur de train disposant d'un certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs peut effectuer des tâches critiques de sécurité en tant que chef de bord. En cas de retrait de son certificat, l'accompagnateur peut toujours accompagner des trains et effectuer des tâches commerciales, mais plus de tâches critiques de sécurité.

Een treinbegeleider met een attest van begeleider van reizigerstreinen mag als boordchef van de trein veiligheidskritieke taken uitoefenen. Als het attest wordt ingetrokken, mag de begeleider nog steeds treinen begeleiden en commerciële taken verrichten, maar geen veiligheidskritieke taken.

Pour obtenir le certificat, il faut être déclaré apte médicalement et psychologiquement et disposer d'une évaluation positive de son aptitude professionnelle.

Wie het attest wil verkrijgen, moet medisch en psychisch geschikt worden verklaard en zijn vakbekwaamheid moet positief worden beoordeeld.

Pour faire court, la procédure LINDA bénéficie d'une évaluation positive. L'analyse technique est toujours en cours.

Kortom, LINDA wordt positief geëvalueerd. De technische analyse loopt nog.

21.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'évaluation positive du ministre contraste très nettement avec les échos que je perçois et qui proviennent du terrain. Les syndicats ont même lancé une procédure de la sonnette d'alarme. Le personnel est préoccupé par la sécurité et craint que les dysfonctionnements de LINDA n'entraînent des retards en cascade. Plusieurs de mes questions sont restées sans réponse.

21.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De positieve beoordeling van de minister staat in schril contrast met wat ik op de werkvloer hoor. De vakbonden hebben zelfs een alarmbelprocedure opgestart. Het personeel maakt zich zorgen over de veiligheid en vreest dat de gebrekkige functionering van LINDA tot een cascade van vertragingen kan leiden. Veel van mijn vragen werden niet beantwoord.

21.05 Frank Troosters (VB): Nombre de mes questions sont également restées sans réponse, notamment en ce qui concerne l'implication de M. Aghassi et les coûts.

21.05 Frank Troosters (VB): Ook veel van mijn vragen werden niet beantwoord, onder meer over de betrokkenheid van de heer Aghassi en de kosten.

Il est également inexact que la procédure fonctionne parfaitement partout. Les incidents qui se sont déjà produits pendant la période d'essai continuent de se produire. Et tout incident peut avoir des conséquences fatales.

Het klopt ook niet dat de procedure overall perfect functioneert. Incidenten die zich reeds voordeden tijdens de proefperiode, duiken nog steeds op. En elk incident kan fatale gevolgen hebben.

Je demande également de faire preuve de prudence pour ce qui est de sanctionner les accompagnateurs de train, surtout lorsque ce n'est pas l'accompagnateur de train, mais le système technique qui est défaillant.

Ik vraag ook om voorzichtig te zijn met het straffen van treinbegeleiders, zeker wanneer niet de begeleider, maar het technische systeem heeft gefaald.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet d'un registre national des vélos" (55038665C)

22 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een nationaal fietsregister" (55038665C)

22.01 Frank Troosters (VB): Selon Le Soir et Sudinfo, le ministre va élargir le système myBike de Bruxelles à l'ensemble du pays à partir de janvier. Peut-il apporter des explications à ce sujet?

22.01 Frank Troosters (VB): Volgens Le Soir en Sudinfo zal de minister het myBike-systeem in Brussel vanaf januari uitbreiden naar heel het land. Kan hij dat toelichten?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'espère obtenir avant la fin de la semaine l'accord

22.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik hoop het akkoord van de Vlaamse regering voor de

du gouvernement flamand pour le lancement du système MyBike, les trois autres gouvernements ayant déjà donné leur accord. Le projet sera lancé début 2024. Les autorités fédérales supportent le coût de mise en œuvre d'une banque de données centralisée, gérée par le SPF Mobilité. Celui-ci s'est monté à 105 000 euros en 2022 et il se monte à 86 000 euros par an depuis 2023. Je ne peux pas m'exprimer sur les frais que consentent mes collègues de l'Intérieur et de la Justice dans le cadre de ce projet. Les régions prennent en charge le coût du portail pour les utilisateurs, du helpdesk, ainsi que de l'impression et de la distribution des autocollants. L'objectif consiste à lutter effectivement et efficacement contre les vols de vélos.

22.03 Frank Troosters (VB): J'espère que ce beau projet pourra être mis en pratique rapidement.

L'incident est clos.

23 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55038666C)

23.01 Frank Troosters (VB): *Pour la gare de Tirlemont, la SNCB souhaite accorder un bail emphytéotique à un partenaire externe qui la rénovera et l'exploitera.*

Des contacts ont-ils été pris avec Infrabel au sujet des quais envahis de mauvaises herbes? La ville de Tirlemont a-t-elle été associée aux projets?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Au cours de l'année écoulée, plusieurs concertations ont été organisées entre la SNCB et l'administration de la ville de Tirlemont à la suite des travaux aux abords de la gare et avec Infrabel concernant les quais.

La SNCB cherche un partenaire dans le cadre d'un bail emphytéotique pour le bâtiment de la gare, mais pas pour les voies ni pour les quais.

L'incident est clos.

24 Question de Eric Thiébaud à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes à répétition rencontrés sur la ligne 97 Quiévrain-Mons" (55038695C)

24.01 Éric Thiébaud (PS): *Bien que l'annonce de 55 millions d'euros investis sur les lignes 96 et 97 pour 2022-2024 ait suscité l'espoir, sur le terrain, la situation ne s'améliore pas: manque de places aux heures de pointe, retards récurrents, vieilles voitures inconfortables suscitent toujours la colère des*

uitrol van het myBike-systeem nog deze week te krijgen, de andere drie regeringen gaan akkoord. Het project zal begin 2024 van start gaan. De federale overheid draagt de kosten van de centrale databank, die beheerd wordt door de FOD Mobiliteit. Het gaat om 105.000 euro in 2022 en 86.000 euro per jaar vanaf 2023. Ik kan me niet uitspreken over de kosten die mijn collega-ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie voor dit project maken. De gewesten staan in voor de kosten van het gebruikersportaal, de helpdesk en het drukken en verdelen van stickers. Het doel is een effectieve en efficiënte strijd tegen fietsdiefstal.

22.03 Frank Troosters (VB): Ik hoop dat dit goede project snel kan worden uitgerold.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55038666C)

23.01 Frank Troosters (VB): *De NMBS wil het station van Tienen in erfpacht geven aan iemand die het renoveert en uitbaat.*

Werd er contact opgenomen met Infrabel in verband met de door onkruid overwoekerde perrons? Werd de stad Tienen bij de plannen betrokken?

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het voorbije jaar is er meermaals overleg geweest tussen de NMBS en het Tiense stadsbestuur naar aanleiding van de werken in de stationsomgeving en met Infrabel over de perrons.

De NMBS zoekt een erfpachtpartner voor het stationsgebouw, maar niet voor de sporen en perrons.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van Eric Thiébaud aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanhoudende problemen op lijn 97 Quiévrain-Bergen" (55038695C)

24.01 Éric Thiébaud (PS): *Hoewel de aankondiging dat er tegen 2022-2024 55 miljoen euro in de lijnen 96 en 97 geïnvesteerd zal worden hoop gewekt heeft, wordt de situatie ter plaatse er niet beter op: een gebrek aan zitplaatsen tijdens de spitsuren, veelvuldige vertragingen en oude,*

navetteurs. Des habitants d'Hensies sont parfois contraints de courir pour ne pas rater leur correspondance en gare de Mons ou Saint-Ghislain. Trop souvent en pure perte car le train de retour est supprimé. C'est inacceptable.

Quelles réponses apportez-vous aux utilisateurs de la ligne 96? Comment expliquez-vous les couacs réguliers malgré les investissements annoncés fin 2022? Comment expliquez-vous que certains trains y circulent avec une composition réduite alors que les navetteurs y sont toujours plus nombreux? Où en est la mise en service des nouvelles voitures M7? Concernant le site de maintenance, qu'en est-il du plan d'action annoncé?

24.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): Ce 23 septembre, des représentants de mon cabinet, de la SNCB et d'Infrabel, ont rencontré des navetteurs de ces lignes pour envisager avec eux les solutions. Il en ressort que les utilisateurs attendent des mesures structurelles. Et les travaux ont déjà débuté.

J'avais annoncé 55 millions d'euros entre 2022 et 2024 sur ces lignes. Avec ces travaux d'infrastructure, les navetteurs ont retrouvé l'espoir d'une pérennité de ces lignes, que nous n'envisageons pas de fermer. Les participants ont constaté le rétablissement de trains de voyageurs le week-end ainsi que l'arrivée de nouvelles voitures M7.

Ces notes positives sont les premières étapes de la concrétisation des nouveaux moyens réinvestis dans le rail qui, progressivement, diffusent leurs effets sur l'ensemble du réseau. Nous préparons l'avenir avec des améliorations qui se feront sentir année après année. Le nouveau contrat de service public prévoit le remplacement de 50 % du matériel roulant d'ici 2032. Et Infrabel prévoit la disparition des ralentissements dus à un mauvais état de la voie d'ici 2030.

Les représentants de la SNCB et d'Infrabel ont pris bonne note des cas présentés le 23 septembre. Je me suis assuré que les revendications parviennent aux entreprises. Mon cabinet a sollicité des réponses pour participer à la prochaine rencontre avec les voyageurs.

La ponctualité est une réelle préoccupation. Les problèmes actuels sont la conséquence des plans

oncomfortabele rytuigen blijven de woede van de pendelaars opwekken. Inwoners van Hensies zijn soms gedwongen om te lopen om hun aansluiting in het station Bergen of Saint-Ghislain niet te missen. Al te vaak tevergeefs omdat de trein voor de terugkeer afgeschaft werd. Dit is onaanvaardbaar.

Welke antwoorden biedt u de reizigers op lijn 96? Hoe verklaart u de herhaalde storingen ondanks de eind 2022 aangekondigde investeringen? Hoe verklaart u dat sommige treinen op deze lijn met een beperkte samenstelling rijden terwijl er steeds meer pendelaars zijn? Hoe staat het met de indienstneming van de nieuwe M7-rijtuigen? Hoe staat het met het aangekondigde actieplan voor de onderhoudssite?

24.02 Minister **Georges Gilkinet** (Frans): Op 23 september zijn vertegenwoordigers van mijn kabinet, de NMBS en Infrabel in gesprek gegaan met pendelaars die gebruikmaken van die lijnen om samen met hen naar oplossingen te kijken. Daaruit blijkt dat de reizigers structurele maatregelen verwachten. En de werken zijn reeds begonnen.

Ik had aangekondigd dat er 55 miljoen euro uitgetrokken zou worden voor die spoorlijnen tussen 2022 en 2024. De infrastructuurwerken hebben de reizigers opnieuw hoop gegeven dat de lijnen in kwestie, die wij ook niet willen schrappen, in bedrijf zullen blijven. De deelnemers hebben ook kunnen vaststellen dat er in het weekend opnieuw reizigerstreinen rijden en dat er nieuwe M7-rijtuigen in dienst genomen zijn.

Die positieve geluiden tonen aan dat de eerste stappen gezet worden in de concrete aanwending van de nieuwe middelen die in het spoor worden geïnvesteerd. De resultaten van die investeringen worden geleidelijk aan merkbaar over het hele spoornet. We bereiden ons voor op de toekomst met verbeteringen die zich jaar na jaar zullen doen voelen. Volgens het nieuwe openbaredienstcontract wordt 50 % van het rollend materieel vervangen tegen 2032. Bovendien wil Infrabel tegen 2030 een einde maken aan de vertragingen die te wijten zijn aan de slechte staat van de sporen.

De vertegenwoordigers van de NMBS en Infrabel hebben akte genomen van de gevallen die op 23 september aangekaart werden. Ik heb ervoor gezorgd dat het eisenpakket bij de bedrijven terechtgekomen is. Mijn kabinet heeft antwoorden gevraagd teneinde aan de volgende bijeenkomst met de reizigers te kunnen deelnemen.

De stiptheid is een reëel pijnpunt. De huidige problemen zijn het gevolg van besparingsplannen

d'économies imposés par le passé et d'une absence de vision à long terme. Nous travaillons à rétablir la mécanique industrielle des deux entreprises.

24.03 **Éric Thiébaud** (PS): J'ai participé à la réunion. Nous avons appris que les nouvelles voitures souffraient de maladies de jeunesse. Sur cette ligne, des trains sont souvent supprimés, ce qui laisse beaucoup de navetteurs dans l'embarras.

La ligne Quiévrain-Liège est très longue et en cas de problème, toute la ligne subit le retard. On pourrait améliorer la ponctualité de ces lignes en les segmentant.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55038698C de M. Freilich est supprimée.

25 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La carte EDC dans les transports en commun" (55038725C)**

25.01 **Frank Troosters** (VB): Depuis le 1^{er} juin 2023, la DG Personnes handicapées dispose d'un coordinateur pour la European Disability Card (EDC).

Le SPF Mobilité a-t-il déjà été en contact avec le coordinateur de l'EDC? Quel rôle l'EDC peut-elle jouer dans les transports publics?

25.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le contrat de service public précise que la SNCB peut dispenser les handicapés du supplément à bord sur présentation de l'EDC. Cette possibilité dépend des résultats d'un projet pilote mené dans huit pays européens et de la proposition de la Commission européenne concernant la reconnaissance internationale de l'EDC qui en découlera. Mon cabinet a déjà été en contact avec le coordinateur de l'EDC.

25.03 **Frank Troosters** (VB): Nous ne devons pas continuer à attendre l'Europe. Rien ne nous empêche de développer dès à présent des initiatives sur le plan national.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions nos 55038817C et 55038818C de Mme De Jonge sont reportées.

26 **Question de Khalil Aouasti à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bancs de la gare de**

die in het verleden opgelegd werden en van het ontbreken van een langetermijnvisie. We maken werk van het herstel van de industriële werking van de twee bedrijven.

24.03 **Éric Thiébaud** (PS): Ik heb aan die vergadering deelgenomen. We hebben vernomen dat de nieuwe rijtuigen kinderziekten vertoonden. De treinen op die lijn worden vaak afgeschaft, wat heel wat reizigers in de problemen brengt.

De lijn Quiévrain-Luik is een zeer lange lijn en als er zich problemen voordoen heeft dat een weerslag op het hele traject. De stiptheid op die lijn zou verbeterd kunnen worden door ze te segmenteren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55038698C van de heer Freilich vervalt.

25 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De EDC-kaart binnen het openbaar vervoer" (55038725C)**

25.01 **Frank Troosters** (VB): Sinds 1 juni 2023 is er bij de DG Personen met een handicap een coördinator voor de European Disability Card (EDC).

Heeft de FOD Mobiliteit al contact gehad met de EDC-coördinator? Welke rol kan de EDC binnen het openbaar vervoer spelen?

25.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: In het openbaardienstcontract staat dat de NMBS personen met een handicap kan vrijstellen van de boordtoeslag op vertoon van de EDC. Dat hangt af van de resultaten van een proefproject in acht Europese landen en het daaruit voortvloeiende voorstel van de Europese Commissie over de internationale erkenning van de EDC. Mijn kabinet heeft al contact gehad met de EDC-coördinator.

25.03 **Frank Troosters** (VB): We moeten niet blijven wachten op Europa. Niets belet ons om nationaal al initiatieven uit te rollen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55038817C en 55038818C van mevrouw De Jonge worden uitgesteld.

26 **Vraag van Khalil Aouasti aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De banken in het station**

Bruxelles-Nord" (55038822C)

26.01 Khalil Aouasti (PS): Les bancs en bois historiques situés sur les quais de la gare Bruxelles-Nord ont été retirés et remplacés par un modèle en métal moins respectueux du patrimoine. Malgré la mobilisation de citoyens, les bancs en bois ont été vendus sur internet. En décembre 2022, vous indiquez que les bancs n'étaient pas protégés lorsque la décision a été prise. En juillet 2023, le gouvernement bruxellois a placé la gare du Nord sur la liste de sauvegarde de la Région, mais entre-temps, 50 bancs ont été vendus à une entreprise privée.

La décision de la Région bruxelloise implique-t-elle de revoir le remplacement des bancs? La SNCB restaure-t-elle l'aspect général des quais? Des mesures sont-elles envisagées pour protéger l'aspect de la gare de Bruxelles-Nord et des nombreuses gares qui ont un patrimoine et un cachet particuliers?

26.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La SNCB investit un total de 42 millions d'euros au niveau de la gare du Nord, en respectant ce patrimoine. La SNCB a décidé de réaliser des travaux ciblés pour améliorer la sécurité, le confort et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

L'inscription d'un bâtiment sur une liste de sauvegarde permet de constater une situation au moment de la visite des experts. Ce qui a été réalisé par la SNCB jusqu'à ce moment reste valable, nous n'avons pas détruit le patrimoine. La SNCB se conformera aux prescriptions qui découleront de l'inscription sur la liste de sauvegarde.

En 2022, une entreprise a été chargée de la rénovation des quais de Bruxelles-Nord et notamment du démontage des bancs. Le traitement postérieur de ces derniers a été laissé au libre choix de cet entrepreneur. Il s'agit, quoi qu'il en soit, de préserver le patrimoine Art déco de cette gare.

26.03 Khalil Aouasti (PS): Je suis heureux que cette liste de sauvegarde permette de stopper quelque chose qui ne maintenait pas un patrimoine préexistant. J'attends les suites de cette inscription.

L'incident est clos.

27 Questions jointes de
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tensions sociales chez skeyes" (55038840C)

Brussel-Noord" (55038822C)

26.01 Khalil Aouasti (PS): De historische houten banken op de perrons in het station Brussel-Noord werden weggehaald en vervangen door metalen banken, wat enigszins afbreuk doet aan het erfgoed. Ondanks het protest van burgers werden de houten banken online verkocht. In december 2022 hebt u verklaard dat die banken niet beschermd waren op het moment waarop de beslissing genomen werd. De Brusselse regering heeft het Noordstation in 2023 op de gewestelijke lijst met beschermd erfgoed gezet, maar ondertussen werden er 50 banken aan een privébedrijf verkocht.

Impliceert de beslissing van het Brussels Gewest dat er teruggekomen wordt op de vervanging van de banken? Wordt het algemene uitzicht van de perrons door de NMBS in ere hersteld? Worden er maatregelen overwogen om het uitzicht van het station Brussel-Noord te beschermen, alsook dat van talrijke andere stations waar er specifiek erfgoed aanwezig is en die een zeker cachet hebben?

26.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De NMBS investeert in totaal 42 miljoen euro in het Noordstation, met respect voor dat erfgoed. De NMBS heeft beslist gerichte werken uit te voeren om de veiligheid, het comfort en de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit te verbeteren.

De opname van een gebouw op een bewaarlijst maakt het mogelijk vast te stellen hoe de situatie was op het ogenblik van het bezoek van de experts. Het werk dat de NMBS tot dan toe verricht heeft, blijft geldig. We hebben het erfgoed niet vernietigd. De NMBS zal zich richten naar de verplichtingen die voortvloeien uit de inschrijving op de bewaarlijst.

In 2022 heeft een bedrijf de opdracht gekregen de perrons in Brussel-Noord te renoveren, inclusief het demonteren van de banken. Die ondernemer mocht vrij beslissen over de verdere behandeling van de banken. Het is hoe dan ook de bedoeling het art-deco-erfgoed van het station te bewaren.

26.03 Khalil Aouasti (PS): Het verheugt me dat deze bewaarlijst het mogelijk maakt een proces te stoppen waarbij bestaand erfgoed niet in stand gehouden werd. Ik wacht op de gevolgen die er aan die inschrijving gegeven zullen worden.

Het incident is gesloten.

27 Samengevoegde vragen van
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij skeyes" (55038840C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève chez skeyes" (55038886C)
 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève déposé chez skeyes" (55039110C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij skeyes" (55038886C)
 - Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij skeyes" (55039110C)

27.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les contrôleurs aériens ont récemment déposé un préavis de grève pour exprimer leur mécontentement par rapport à un mécanisme de planification introduit en 2019 et qui devait être évalué après un an. Cette évaluation n'a toujours pas eu lieu. Le ministre a-t-il connaissance du conflit social chez skeyes? Les aiguilleurs du ciel sont-ils actuellement en nombre suffisant pour assurer leur mission?

27.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De luchtverkeersleiders hebben een tijdje geleden een stakingsaanzegging ingediend vanwege een planningsmechanisme dat in 2019 tot hun onvrede werd ingevoerd en dat na een jaar zou worden geëvalueerd. Dat is nog steeds niet gebeurd. Heeft de minister weet van het sociaal conflict bij skeyes? Zijn daar vandaag voldoende luchtverkeersleiders in dienst?

La fonction de contrôleur de la navigation aérienne est particulièrement exigeante. Un système de planification humain est donc indispensable pour garantir un transport aérien sûr et performant. Or, c'est là que le bât blesse. Quel organe de contrôle est compétent au sein de skeyes en matière de respect de la législation du travail? Confirmez-vous que skeyes refuse de publier un plan des besoins en personnel? En dépit des références claires dans le règlement du travail, skeyes affirme que les contrôleurs aériens ne sont pas soumis à la semaine de cinq jours, de sorte que le nombre de jours de repos garantis sur une base annuelle n'est pas respecté. Le ministre en est-il informé?

Luchtverkeersleiders hebben een zeer veeleisende job en een menselijk planningssysteem is dan ook een voorwaarde voor een veilig en performant luchtvervoer. Maar net daar loopt het fout. Welk controleorgaan is bij skeyes bevoegd voor de arbeidswetgeving? Klopt het dat skeyes weigert om een personeelsbehoefteplan te publiceren? Ondanks de duidelijke verwijzingen in het arbeidsreglement stelt skeyes dat de verkeersleiders niet onder de vijfde week vallen, waardoor het gegarandeerde aantal rustdagen op jaarbasis niet wordt gerespecteerd. Heeft de minister daar weet van?

27.02 Frank Troosters (VB): *Mécontents du mécanisme de planification et des éventuelles adaptations qui pourraient être apportées au système de la réduction du temps de travail, les trois syndicats représentés chez skeyes ont déposé un préavis de grève.*

27.02 Frank Troosters (VB): *De drie vakbonden bij skeyes hebben uit onvrede met het planningsmechanisme en met mogelijke aanpassingen aan het systeem van arbeidsduurvermindering een stakingsaanzegging ingediend.*

Où en est ce dossier? Quels sont les résultats de l'évaluation du mécanisme de planification? Comment le ministre va-t-il veiller à ce que le trafic aérien reste garanti?

Wat is de huidige stand van zaken? Wat zijn de resultaten van de evaluatie van het planningsmechanisme? Hoe zal de minister ervoor zorgen dat het luchtverkeer gegarandeerd blijft?

27.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Cette problématique a été examinée par un groupe de travail qui s'est réuni tous les mois depuis janvier. Le statut syndical de skeyes prévoit une procédure de conciliation interne entre les partenaires sociaux. Cette procédure a été initiée. Le dialogue social relève de la commission paritaire de skeyes et des groupes de travail créés au sein de cette commission paritaire.

27.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De problematiek werd besproken in een werkgroep die al sinds januari maandelijks samenkwam. Het syndicale statuut van skeyes voorziet in een interne verzoeningsprocedure tussen de sociale partners en die werd intussen opgestart. De sociale dialoog valt onder het paritair comité van skeyes en van de werkgroepen in de schoot van het paritair comité.

Deux réunions de conciliation ont eu lieu. L'attention prêtée au recrutement permanent et à la formation continue d'aiguilleurs du ciel est une priorité absolue

Er waren al twee verzoeningsvergaderingen. De aandacht voor continue aanwerving en vorming van verkeersleiders is een absolute prioriteit voor skeyes

pour skeyes et pour le ministre de la Mobilité. Depuis 2015, de nouveaux aiguilleurs du ciel sont recrutés et formés jusqu'au maximum de la capacité disponible. Actuellement, skeyes emploie 949 collaborateurs, contre 845 en 2017.

Je veillerai à ce que le dialogue social ait lieu.

27.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Qui veille à l'application de la législation du travail? Le ministre doit veiller à ce que les avions puissent décoller en toute sécurité. Les contrôleurs aériens sont aujourd'hui 77, alors qu'ils devraient être 100. Un aiguilleur du ciel surmené ne peut pas assurer la sécurité du trafic aérien.

27.05 Frank Troosters (VB): Peut-être faudrait-il d'abord un mort; la Vivaldi promettra alors immédiatement du personnel supplémentaire.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55038847C de M. Freilich est supprimée.

28 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La modification de la directive européenne relative aux permis de conduire" (55038863C)

28.01 Frank Troosters (VB): *Le Parlement européen planche sur un durcissement des règles de l'UE en matière de permis de conduire, y compris pour les conducteurs de SUV et les conducteurs novices. Quelles positions le ministre adoptera-t-il lors des négociations?*

28.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je connais la proposition. Malgré les nouveaux systèmes d'aide à la conduite, il est nécessaire de rompre la tendance vers des véhicules plus lourds. Le Parlement européen n'a pas encore voté sur une position de négociation. Les points de vue des différents groupes politiques sont très divergents. Il faut donc d'abord attendre la position validée de la Commission européenne.

28.03 Frank Troosters (VB): Heureusement, les positions au sein de l'UE semblent assez divergentes. J'espère en tout cas que ces propositions ne seront pas suivies.

L'incident est clos.

29 Questions jointes de - Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La (nouvelle) suppression du train S Gand-Lokeren" (55038878C)

en de minister van Mobiliteit. Sinds 2015 werft men nieuwe luchtverkeersleiders aan die men opleidt tot het maximum van de beschikbare capaciteit. Momenteel zijn 949 personeelsleden actief bij skeyes, tegenover 845 in 2017.

Ik zorg ervoor dat de sociale dialoog plaatsvindt.

27.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wie ziet er toe op de naleving van de arbeidswetgeving? De minister moet ervoor zorgen dat de vliegtuigen veilig kunnen vertrekken. De verkeersleiders zijn nu met 77, terwijl er normaal 100 moeten zijn. Wie oververmoeid is, kan niet zorgen voor een veilig luchtverkeer.

27.05 Frank Troosters (VB): Misschien moet er eerst een dode vallen, want dan belooft de vivaldiregering meteen extra personeel.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55038847C van de heer Freilich vervalt.

28 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de Europese richtlijn voor rijbewijzen" (55038863C)

28.01 Frank Troosters (VB): *Het Europees Parlement werkt aan een verstrenging van de EU-rijbewijsregels, onder meer voor wie met een SUV rijdt en voor beginnende bestuurders. Welke standpunten zal de minister innemen bij de onderhandelingen?*

28.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik ben op de hoogte van het voorstel. Ondanks de nieuwe rijhulpsystemen is het nodig om de tendens naar zwaardere voertuigen te doorbreken. Het Europees Parlement heeft nog niet gestemd over een onderhandelingspositie. De standpunten van de verschillende politieke fracties lopen sterk uiteen. Het is daarom eerst wachten op het gevalideerde standpunt van de Europese Commissie.

28.03 Frank Troosters (VB): Gelukkig lopen de standpunten binnen de EU blijkbaar nogal uiteen. Ik hoop alleszins dat deze voorstellen niet worden gevolgd.

Het incident is gesloten.

29 Samengevoegde vragen van - Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De (opnieuw) geschrapte S-trein Gent-Lokeren" (55038878C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Gentbrugge, une localité privée de trains" (55039112C)

29.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): À Gentbrugge, des avis de recherche frappants d'un train S disparu ont fait leur apparition. Ils appellent la SNCB à prévoir des arrêts plus fréquents à cette gare. Il est absurde de constater que davantage de trains s'y arrêtent le week-end qu'en semaine.

Pour quelles raisons la fréquence a-t-elle été réduite à Gentbrugge? Est-ce dû à un manque de personnel? À partir de quand la fréquence des trains omnibus y sera-t-elle revue à la hausse?

29.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): En raison d'un manque de personnel, la SNCB a décidé de ne pas faire circuler le S53 en semaine du 6 mars au 12 mai et du 1^{er} juillet au 8 décembre 2023. Je le regrette, mais le recrutement de personnel progresse et cela permettra d'assurer à nouveau le service. L'IC-02 Ostende-Anvers-Centre a repris la desserte de l'arrêt de Beervelde. Les voyageurs entre Gentbrugge et Bruxelles disposent d'un train P direct le matin et le soir. La SNCB s'est engagée à faire circuler à nouveau le S53 à partir du 11 décembre, date de la mise en place du nouveau plan de transport. À partir de cette date, le nombre de trains augmentera donc.

L'incident est clos.

30 **Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison entre Dolhain-Gileppe et Bruxelles" (55038871C)**

30.01 **Malik Ben Achour** (PS): À partir du 10 décembre, l'IC-12 ne s'arrêtera plus en gare de Dolhain-Gileppe durant les heures de pointe. Il n'y aura plus de liaison directe avec Bruxelles et il faudra changer à Liège. Le trajet prendra 26 minutes de plus et, à Liège, le train sera probablement rempli, ce qui occasionnera de l'inconfort.

Confirmez-vous ce changement? Comment le justifiez-vous? Sera-t-il réévalué?

30.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Avec la SNCB et Infrabel, je m'attèle à inverser le très long sous-investissement dans le rail. En décembre 2022, le gouvernement fédéral a approuvé les contrats de service public de la SNCB et de performance d'Infrabel.

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Gentbrugge, wijk zonder trein" (55039112C)

29.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): In Gentbrugge duiken opvallende opsporingsberichten op over een vermiste S-trein. Het is een oproep aan de NMBS om daar weer vaker halt te houden. Het is absurd dat er nu meer treinen stoppen in het weekend dan tijdens de week.

Waarom werd de frequentie in Gentbrugge verlaagd? Gaat het om een personeelstekort? Vanaf wanneer zal de frequentie van de stoptreinen daar opnieuw worden verhoogd?

29.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Door een personeelsgebrek heeft de NMBS besloten om de S53 op weekdays in 2023 niet te laten rijden van 6 maart tot en met 12 mei en van 1 juli tot 8 december. Ik betreur dat, maar de personeelsaanwervingen vlotten en daardoor zal de dienstverlening opnieuw kunnen worden gegarandeerd. De IC-02 Oostende-Antwerpen-Centraal kon de halte Beervelde overnemen. Reizigers tussen Gentbrugge en Brussel hebben 's ochtends en 's avonds een rechtstreekse P-trein. De NMBS engageert zich om de S53 vanaf 11 december opnieuw te laten rijden, bij de invoering van het nieuwe vervoersplan. Er zullen van dan af dus meer treinen rijden.

Het incident is gesloten.

30 **Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Dolhain-Gileppe en Brussel" (55038871C)**

30.01 **Malik Ben Achour** (PS): Vanaf 10 december halteert de IC-12 tijdens de spitsuren niet langer in Dolhain-Gileppe. Er zal vanuit dat station dus geen rechtstreekse verbinding met Brussel meer zijn, en de reizigers zullen moeten overstappen in Luik. De rit zal 26 minuten langer duren, en de trein in Luik zal hoogstwaarschijnlijk goed vol zitten, wat het reizigerscomfort niet ten goede komt.

Bevestigt u deze verandering van de dienstregeling? Hoe verantwoordt u dit? Zal dit opnieuw geëvalueerd worden?

30.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Samen met de NMBS en Infrabel ben ik de trend van de ontoereikende investeringen in het spoor, die al zeer lang aansleept, aan het ombuigen. In december 2022 heeft de federale regering haar zegel gehecht aan het openbardienstencontract met de NMBS en het performantiecontract met Infrabel.

En semaine, la gare de Dolhain-Gileppe est desservie par un train par heure tant vers Aix-la-Chapelle que vers Spa-Géronstère. En heure de pointe, l'IC-12 la dessert deux fois vers Welkenraedt et une fois vers Bruxelles.

En décembre 2023, on prolongera le S41 vers Aix-la-Chapelle, et le temps de parcours entre Dolhain-Gileppe et Bruxelles-Nord prévoira une correspondance à Verviers-central ou à Liège-Guillemins. Un train L09 Verviers-central vers Spa-Géronstère circulera depuis Welkenraedt à 06 h 41 avec desserte de Dolhain-Gileppe et correspondance pour Bruxelles et Courtrai.

Le temps de parcours est de 1 h 36 jusqu'à Bruxelles-Nord. L'après-midi, le L09 Spa-Géronstère – Verviers-Central est plus pertinent en venant de Liège plutôt que de Bruxelles.

Dès décembre, il y aura une connexion toutes les heures, sept jours sur sept, sans rupture de charge de Dolhain-Gileppe vers Liège et vers Aix-la-Chapelle. Le temps de parcours vers Bruxelles sera augmenté, mais l'offre entre Dolhain et Liège sera renforcée au profit d'une majorité de voyageurs.

Je resterai attentif à la concrétisation des ambitions du contrat de service public.

30.03 Malik Ben Achour (PS): Vous dites qu'il n'y a pas qu'une correspondance pour toute la matinée, mais aussi que le temps de parcours est allongé. Cela hypothèque donc l'avenir de la ligne, par manque de compétitivité.

L'incident est clos.

31 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation de la procédure d'accompagnement des trains "Sign-On"" (55038943C)

31.01 Frank Troosters (VB): Le temps de démarrage pour les accompagnateurs de train serait réduit de 20 à 10 minutes, mais il y a un désaccord sur ce point entre la direction de la SNCB et les syndicats. Quel est l'état de la situation?

31.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Compte tenu du dialogue social en cours, je ne peux pas me prononcer sur cette question.

L'incident est clos.

Tijdens de week stoppen er in het station Dolhain-Gileppe een trein per uur richting Aken en een trein per uur richting Spa-Géronstère. Tijdens de spitsuren halteert de IC-12 er tweemaal richting Welkenraedt en eenmaal richting Brussel.

In december 2023 wordt de S41 richting Aken verlengd. Op het traject tussen Dolhain-Gileppe en Brussel-Noord zal er voorzien worden in een aansluiting in Verviers-Centraal of in Luik-Guillemins. Er zal om 06.41 uur een L09 Verviers-Centraal richting Spa-Géronstère rijden vanuit Welkenraedt, met halte te Dolhain-Gileppe en aansluiting met Brussel en Kortrijk.

De reistijd naar Brussel-Noord bedraagt 1 uur 36 minuten. In de namiddag is de verbinding L09 Spa-Géronstère – Verviers-Centraal belangrijker voor reizigers vanuit Luik dan voor reizigers vanuit Brussel.

Vanaf december zal er elk uur en zeven dagen per week een rechtstreekse trein rijden van Dolhain-Gileppe naar Luik en naar Aken. De reistijd naar Brussel wordt langer, maar het treinaanbod tussen Dolhain en Luik wordt versterkt, en dat is voor de meeste reizigers een goede zaak.

Ik blijf de concrete uitvoering van de streefdoelen in het openbaredienstcontract opvolgen.

30.03 Malik Ben Achour (PS): U ontkent dat er nog maar één aansluiting is gedurende de hele voormiddag, maar zegt ook dat de reistijd verlengd wordt. Dat brengt de toekomst van de lijn in het gedrang omdat het station Dolhain niet meer met andere stations zal kunnen wedijveren.

Het incident is gesloten.

31 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van de 'Sign-On'-treinbegeleiding" (55038943C)

31.01 Frank Troosters (VB): De opstarttijd voor treinbegeleiders zou worden teruggebracht van 20 tot 10 minuten, maar daarover bestaat een meningsverschil tussen de NMBS-directie en de vakbonden. Wat is de stand van zaken?

31.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Gelet op de lopende sociale dialoog kan ik niet ingaan op dit dossier.

Het incident is gesloten.

32 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La réduction de l'offre ferroviaire dans la province d'Anvers (question de suivi)" (55038948C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Anvers et Bruxelles" (55039370C)

32.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Ces deux questions ont été jointes, mais l'une porte sur l'horaire actuel et l'autre sur une vision structurelle de l'avenir de la liaison entre Anvers et Bruxelles. Dans l'intervalle, j'ai pu comprendre que le train S entre Gand et Lokeren circulera de nouveau à partir du 11 décembre et que d'autres trains seront également réintroduits. Que peut dire le ministre à propos du deuxième train S32?

Nous constatons en outre que la liaison ferroviaire structurelle entre Anvers et Bruxelles ne s'est guère améliorée au cours des 40 dernières années. L'offre est plutôt limitée et la vitesse est inférieure à celle d'il y a 40 ans. TrainTramBus demande également que des améliorations soient apportées. La demande croissante de liaisons ferroviaires internationales pourrait entraver l'offre de liaisons intérieures. Le ministre peut-il fournir davantage d'informations? Pourquoi les trains M7 ne circulent-ils pas sur l'axe nord-sud? Il serait apparemment prévu de les mettre tous en service sur l'axe est-ouest.

32.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a déjà trouvé 1 400 nouveaux collaborateurs au total, dont un peu moins de 1 100 sont déjà entrés en service. Les autres commenceront à travailler dans les semaines et les mois à venir. Les premières procédures de recrutement pour 2024 ont également déjà été lancées. De très nombreuses campagnes et événements de recrutement sont encore prévus pour les prochains mois.

Il est bel et bien prévu de réaugmenter le niveau de service du plan de transport lorsque l'absentéisme aura suffisamment baissé. Il a été récemment décidé de faire à nouveau circuler l'intégralité des trains de l'offre IC entre Anvers et Bruxelles, avec le soutien des conducteurs et des accompagnateurs du dépôt de Bruxelles. Les règles habituelles de compensation sont maintenues. Nous avons déjà évoqué précédemment la pénurie de personnel découlant de la concurrence avec le port. Nous poursuivons nos efforts dans ce domaine.

32.03 Jef Van den Bergh (cd&v): La réduction de l'offre de trains date d'il y a vingt mois déjà. Malgré

32 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaling van het treinaanbod in de provincie Antwerpen (opvolgvraag)" (55038948C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Antwerpen en Brussel" (55039370C)

32.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Deze twee vragen zijn samengevoegd, maar de ene gaat over de actuele dienstregeling en de andere over een structurele toekomstvisie op de verbinding tussen Antwerpen en Brussel. Ondertussen heb ik begrepen dat de S-trein tussen Gent en Lokeren opnieuw ingevoerd wordt vanaf 11 december en dat daarnaast nog andere treinen heringevoerd zullen worden. Wat kan de minister meedelen over de tweede S32-trein?

Daarnaast moeten we vaststellen dat de structurele treinverbinding Antwerpen-Brussel de voorbije 40 jaar nauwelijks is verbeterd. Het aanbod is vrij beperkt en de snelheid is trager dan 40 jaar geleden. Ook TreinTramBus dringt aan op verbetering. De toenemende vraag naar internationale treinverbindingen zou het aanbod aan binnenlandse verbindingen kunnen hinderen. Kan de minister meer informatie geven? Waarom zijn er geen M7treinen op de noord-zuidas? Ze lijken allemaal op de oost-westas te zijn ingepland.

32.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS vond in totaal al 1.400 nieuwe personeelsleden, van wie een kleine 1.100 al zijn gestart. De andere starten de volgende weken en maanden. Er werd ook al een aanvang genomen met de aanwervingen van 2024. De volgende maanden zijn er nog zeer veel rekruteringscampagnes en -events gepland.

Het opnieuw opschalen van het vervoersplan is wel degelijk gepland, wanneer het absentéisme voldoende is gedaald. Recent werd beslist het IC-aanbod tussen Antwerpen en Brussel opnieuw volledig te laten rijden, met de steun van de conducteurs en begeleiders van het Brusselse depot. De gebruikelijke compensatieregels blijven van toepassing. We hadden het al eerder over het personeelstekort als gevolg van de concurrentie met de haven. We blijven onze inspanningen voortzetten.

32.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Het is intussen al 20 maanden geleden dat het treinaanbod werd

les annonces antérieures, il existe toujours une pénurie de personnel et le réseau ferroviaire reste sous pression. Je maintiens qu'il faut d'abord faire en sorte que les trains circulent à nouveau normalement avant d'évoquer une augmentation de l'offre. Selon le ministre, de nombreux collaborateurs supplémentaires ont été engagés, mais il faut également tenir compte du nombre de collaborateurs qui sont partis dans l'intervalle.

L'incident est clos.

Le **président**: les questions jointes n^{os} 55038953C de M. Roggeman et 55039606C de Mme Verhaert sont reportées.

33 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking dépose-minute à la gare de Noorderkempen" (55038960C)

33.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *De nombreux conducteurs qui viennent déposer ou chercher une personne à la gare de Noorderkempen n'utilisent pas le parking dépose-minute, aménagé dans le parking payant, mais se garent le long de la route. Les usagers qui quittent le parking doivent, en effet, souvent faire la file devant la barrière.*

Il y a deux possibilités de solution. Que pense le ministre du recours à la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation au niveau du parking payant? Et que pense-t-il de l'aménagement d'une zone dépose-minute distincte? Envisage-t-il une éventuelle autre solution?

33.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le problème est que les utilisateurs de la zone *kiss-and-ride* ne tiennent pas compte de la limitation à 30 minutes, ce qui provoque le chaos lorsqu'ils doivent payer pour quitter le parking. Dans ce cas, les caméras ANPR n'offrent aucune solution, car les conducteurs doivent toujours payer lorsqu'ils dépassent la durée maximale de stationnement. La SNCB étudie la possibilité de mettre à disposition une zone *kiss-and-ride* distincte.

33.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Le dépassement des 30 minutes est sans doute dû à des retards de trains. Il conviendrait d'en tenir compte. Je me réjouis qu'une solution soit recherchée.

L'incident est clos.

34 Questions jointes de
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM

afgeschaald. Ondanks eerdere aankondigingen is er nog steeds te weinig personeel en blijft het spoor niet onder druk staan. Ik blijf erbij dat men er eerst voor moet zorgen dat de treinen opnieuw normaal rijden voor men het over een uitbreiding van het aanbod heeft. Volgens de minister werd er veel extra personeel gevonden, maar dat moet ook worden afgezet tegen het aantal personeelsleden dat intussen vertrokken is.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 55038953C van de heer Roggeman en nr. 55039606C van mevrouw Verhaert worden uitgesteld.

33 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kiss-and-ride aan het station Noorderkempen" (55038960C)

33.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Heel wat chauffeurs die iemand afzetten of ophalen aan het station Noorderkempen maken geen gebruik van de kiss-and-ride, die deel uitmaakt van de betaalparking, maar parkeren wild langs de kant van de weg. Wie de parking wil verlaten, staat immers vaak in de file voor de slagboom.*

Er zijn twee mogelijke oplossingen. Hoe staat de minister tegenover het gebruik van nummerplaatherkenning op de betaalparking? Hoe staat hij tegenover een aparte kiss-and-ridezone? Overweegt hij nog een andere oplossing?

33.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het probleem is dat de *kiss-and-ride*gebruikers geen rekening houden met de beperking tot 30 minuten, waardoor er chaos ontstaat wanneer ze moeten betalen om de parkeerplaats te verlaten. ANPR zou dan geen oplossing bieden, omdat men nog steeds moet betalen wanneer men te lang parkeert. De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om een aparte *kiss-and-ride* te organiseren.

33.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Het overschrijden van de 30 minuten is wellicht te wijten aan treinvertragingen. Daar zou ook rekening mee moeten worden gehouden. Ik ben blij dat er gezocht wordt naar een oplossing.

Het incident is gesloten.

34 Samengevoegde vragen van
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM

Mobilitéé) sur "L'état de la situation en ce qui concerne le dossier du Rhin de fer" (55038961C) - Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le Rhin de fer" (55038965C)

Mobiliteit) over "De stand van zaken met betrekking tot het dossier van de IJzeren Rijn" (55038961C) - Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55038965C)

34.01 Jef Van den Bergh (cd&v): On nous avait promis une série d'études relatives au Rhin de fer pour l'été. Une réunion avec les ministres était également prévue. Qu'en est-il?

34.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Tegen de zomer mochten we een aantal studies over het dossier van de IJzeren Rijn verwachten. Er was ook een vergadering met de ministers gepland. Wat is de stand van zaken?

34.02 Wouter Raskin (N-VA): *La mise à jour de l'analyse des coûts et bénéfices sociaux (ACB) du projet 3RX, qui vise à relier le port d'Anvers et le bassin de la Ruhr par un itinéraire autre que le Rhin de fer, a-t-elle été finalisée dans l'intervalle? Quels sont les résultats du deuxième groupe de travail, qui a recherché une solution "gagnant-gagnant-gagnant" dans un contexte de mobilité plus large? La prochaine concertation avec les trois pays et régions est-elle déjà fixée?*

34.02 Wouter Raskin (N-VA): *Is de update van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) over het 3RX-project, dat de Antwerpse haven en het Ruhrgebied via een ander traject dan de IJzeren Rijn met elkaar moet verbinden, intussen klaar? Wat zijn de resultaten van de tweede werkgroep, die op zoek ging naar een win-win-win in een bredere mobiliteitscontext? Ligt het volgende overleg met de drie landen en regio's al vast?*

34.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): À la demande du groupe de travail international 3RX, dirigé par l'Allemagne, une étude a été réalisée pour mettre à jour l'ACB du trajet 3RX. Un bureau d'études externe a collaboré avec des experts ACB des administrations des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, de la Belgique et de la Flandre. L'étude a été approuvée par le groupe de travail international.

34.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op vraag van de internationale werkgroep 3RX, geleid door Duitsland, werd een studie uitgevoerd om de MKBA van het 3RX-traject te actualiseren. Een extern studiebureau werkte samen met MKBA-experts van de administraties van Nederland, Duitsland, Noordrijn-Westfalen, België en Vlaanderen. De studie werd door de internationale werkgroep goedgekeurd.

Un second groupe de travail composé de spécialistes techniques des cinq administrations était chargé d'inscrire le trajet 3RX dans un contexte de mobilité plus large. Ce groupe de travail a remis son rapport et son livre blanc au printemps 2023. Les résultats ont alimenté la concertation entre les cinq ministres de la Mobilité qui a eu lieu le 6 juin 2023. À cette occasion, aucun consensus n'a pu être dégagé sur les prochaines étapes. En particulier, la position des Pays-Bas ne semblait pas être mûre. Nous avons convenu que les Pays-Bas définiraient d'abord une position et la soumettraient ensuite aux autres parties. Il a été décidé de ne pas publier les résultats de l'ACB ni le livre blanc pour l'instant.

Daarnaast was er de werkgroep met technische specialisten van de vijf administraties die het 3RX-traject moest inpassen in een bredere mobiliteitscontext. Die werkgroep heeft zijn rapport en *white paper* in het voorjaar van 2023 opgeleverd. De resultaten dienden als input voor een overleg tussen de vijf ministers van Mobiliteit dat plaatsvond op 6 juni 2023. Daarop werd geen consensus gevonden over de volgende stappen. Vooral het standpunt van Nederland bleek niet voldragen. We hebben afgesproken dat Nederland eerst een standpunt zou bepalen en dat het dan zou terugkoppelen naar de andere partijen. Er werd beslist de resultaten van de MKBA en het *white paper* voorlopig niet openbaar te maken.

Malheureusement, entre-temps, le gouvernement Rutte est tombé aux Pays-Bas, ce qui n'est pas de nature à favoriser une avancée. Mon homologue néerlandaise, Vivianne Heijnen, a indiqué que les consultations se poursuivaient aux Pays-Bas et qu'elle espérait présenter une position néerlandaise dans les semaines ou les mois à venir. Je travaille d'arrache-pied sur ce dossier, mais j'ai besoin de trois pays et de deux régions pour atteindre l'objectif.

Helaas viel ondertussen de regering-Rutte in Nederland en dat is niet bevorderlijk. Mijn Nederlandse evenknie, Vivianne Heijnen, gaf aan dat de consultaties in Nederland verdergaan en ze hoopt in de komende weken of maanden met een Nederlands standpunt te komen. Ik trek hard aan dit dossier, maar ik heb drie landen en twee regio's nodig om het doel te bereiken.

34.04 Wouter Raskin (N-VA): La situation aux Pays-Bas complique les choses. Ai-je bien compris que tous les autres partenaires s'entendent?

34.04 Wouter Raskin (N-VA): De situatie in Nederland maakt het moeilijk. Begrijp ik goed dat alle andere partners elkaar wel kunnen vinden?

34.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Il n'y a pas encore d'accord, mais ce n'est pas un secret que la plupart des obstacles sont créés par les Pays-Bas.

34.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er is nog geen akkoord, maar het is geen geheim dat de meeste obstakels in Nederland opgeworpen worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président:** Les questions jointes n^{os} 55038969C de M. Roggeman et 55039599C de Mme Verhaert sont reportées.

De **voorzitter:** De samengevoegde vragen nr. 55038969C van de heer Roggeman en nr. 55039599C van mevrouw Verhaert worden uitgesteld.

35 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un panneau routier dédié aux pistes cyclables rapides en site propre" (55038970C)

35 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een eigen verkeersbord voor fietsostrades in eigen bedding" (55038970C)

35.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Les pistes cyclables rapides ou autoroutes cyclables n'ont pas encore de statut juridique propre. Le cycliste doit se fier à la signalisation prévue par le Code de la route pour évaluer quel est le statut de la portion d'autoroute cyclable qu'il emprunte. Il ne dispose bien souvent pour ce faire que d'un amalgame de panneaux de circulation et de panneaux complémentaires. Un panneau spécifique avec des règles claires indiquant qu'on se trouve sur une piste cyclable rapide ou une autoroute cyclable en site propre ne serait pas du luxe.

35.01 Jef Van den Bergh (cd&v): De fietsostrades of fietssnelwegen hebben vandaag geen eigen juridisch statuut. Aan de hand van de signalisatie uit de wegcode moet een fietser inschatten welk statuut het stuk fietssnelweg waarop hij zich bevindt, heeft. Veelal gebeurt dat met een amalgaam aan verkeers- en onderborden. Een eigen bord met duidelijke regels voor de aanduiding van een fietsostrade of fietssnelweg in eigen bedding zou geen overbodige luxe zijn.

Le ministre est-il d'accord avec cette proposition? Peut-il nous fournir un état d'avancement de la révision du code de la route?

Kan de minister zich daarin vinden? Kan hij een stand van zaken geven van de herziening van de wegcode?

35.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Je me réjouis du développement du réseau de pistes cyclables rapides.

35.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik ben blij met de groei van het fietssnelwegennetwerk.

Cette question a été traitée au sein du groupe de travail Code de la route et intensément débattue au sein de la commission Vélo fédérale. Le plan BE CYCLIST fournit plus de détails. La commission Vélo fédérale a conclu qu'il n'était pas souhaitable de créer un statut distinct dans le Code de la route. Il faut, en effet, toujours pouvoir tenir compte de la situation concrète sur le terrain.

Deze vraag werd behandeld in de werkgroep Wegcode en werd intensief besproken in de federale fietscommissie. Meer details staan in het BE CYCLIST-plan. De federale Fietscommissie concludeerde dat het niet wenselijk is om een apart statuut in de wegcode te creëren. Er moet immers telkens rekening kunnen worden gehouden met de concrete situatie ter plaatse.

Les régions ont communiqué leurs avis provisoires. Les ministres remettront un avis définitif pour le 27 octobre. Nous pourrions ensuite demander un avis au Conseil d'État. Tout cela sera fait aux alentours du 15 novembre. Le groupe de travail ne cessera pas ses activités à l'issue de la révision

De gewesten hebben hun voorlopige adviezen meegedeeld. De ministers zullen tegen 27 oktober een definitief advies uitbrengen. Daarna kunnen we een advies vragen aan de Raad van State. Dat zal gezamenlijk gebeuren rond 15 november. De werkgroep zal haar werkzaamheden niet stopzetten

prévue.

35.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Le plan BE CYCLIST a donc fait l'objet de discussions avec les provinces au sein de la commission Vélo. Ces rapports sont-ils disponibles?

35.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Un rapport final sur le plan d'action BE CYCLIST est disponible sur le site web du SPF Mobilité.

35.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Je pose cette question étant donné que l'administration provinciale d'Anvers cherche désespérément une réponse à la question de savoir quelle est la meilleure manière d'indiquer les autoroutes cyclables. Il existe en effet plusieurs panneaux routiers adaptés à des situations diverses et impliquant différents comportements, notamment en matière de vitesse maximale. Il est donc utile de mieux indiquer ces pistes cyclables rapides.

L'incident est clos.

36 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La production d'énergie verte chez Infrabel et à la SNCB" (55038985C)

36.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *En 2021, une collaboration entre la SFPI, la Régie des Bâtiments, la SNCB/Infrabel et la Défense a été mise en place afin de réaliser un projet de rénovation énergétique des bâtiments publics. La SNCB vise la neutralité énergétique dans une partie de ses bâtiments grâce à la pose de panneaux solaires, notamment. Son électricité de traction dépend cependant d'Infrabel. Étant les plus gros consommateurs d'électricité du pays, il est souhaitable que la SNCB et Infrabel mettent tout en œuvre pour réduire leur consommation.*

Où en est Infrabel en termes de transition écologique et de production d'énergie verte? Quels sont leurs objectifs? De quelle manière souhaitent-ils investir dans cette énergie d'ici 2024? La collaboration aboutit-elle à des résultats?

36.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La SNCB produit une partie de son électricité. Plus de 24 000 panneaux solaires ont été installés sur les toits de gares et ateliers avec une production annuelle d'un peu plus de 8 GW. D'ici 2032, l'objectif est de dépasser les 16 GW. La nouvelle flotte ferroviaire est plus économe en énergie.

Infrabel vise à réduire les émissions de CO₂ de 10 % en 2027 et de 15 % en 2032 par rapport à 2019 en

na de geplande herziening.

35.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Er is dus met de provincies gesproken over BE CYCLIST in de Fietscommissie en deze verslagen zijn beschikbaar?

35.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er is een eindrapport over het actieplan BE CYCLIST beschikbaar op de site van de FOD Mobiliteit.

35.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik stel de vraag omdat het provinciebestuur van Antwerpen zelf worstelt met de vraag hoe de fietssnelwegen het best worden aangeduid. Er bestaan immers verschillende verkeersborden, voor verschillende situaties en met andere implicaties, onder andere wat de maximumsnelheid betreft. Het is dus zinvol om werk te maken van een betere aanduiding van de fietssnelwegen.

Het incident is gesloten.

36 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De productie van groene energie bij Infrabel en de NMBS" (55038985C)

36.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *In 2021 hebben de FPIM, de Regie der Gebouwen, de NMBS/Infrabel en Defensie een samenwerkingsverband opgezet voor een project inzake de energierenovatie van openbare gebouwen. De NMBS wil sommige van haar gebouwen energieneutraal maken door met name zonnepanelen te installeren. Voor de tractiestroom is de NMBS echter afhankelijk van Infrabel. Als grootste elektriciteitsverbruikers van het land moeten de NMBS en Infrabel alles in het werk stellen om hun verbruik te verminderen.*

Hoever staat Infrabel met de ecologische transitie en de productie van groene energie? Welke doelstellingen streeft het bedrijf na? Hoe wil het tegen 2024 in deze energievorm investeren? Levert de samenwerking resultaten op?

36.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): De NMBS produceert zelf een deel van de door haar gebruikte elektriciteit. Op de daken van de stations en de werkplaatsen werden er meer dan 24.000 zonnepanelen geïnstalleerd, die jaarlijks iets meer dan 8 GW opwekken. Tegen 2032 is het de bedoeling om meer dan 16 GW te produceren. De nieuwe treinvloot is energiezuiniger.

Infrabel wil zijn CO₂-uitstoot in 2027 met 10 % en in 2032 met 15 % verminderen in vergelijking met 2019

éliminant les combustibles fossiles, en misant sur les économies d'énergie notamment en concentrant le personnel dans moins de bâtiments, et en répondant à la demande restante de manière écologique. Infrabel mise sur la production d'énergie verte, le courant étant injecté dans son réseau de traction avec l'objectif de 16 MW pour fin 2025. Je souligne que 98 % de nos trains roulent à l'électricité, c'est un des meilleurs scores européens.

36.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Je vous invite à maintenir la pression sur la SNCB et Infrabel qui sont de très gros consommateurs d'électricité.

L'incident est clos.

37 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'amélioration des automates dans les gares" (55038987C)

37.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Dans de nombreuses gares, les automates sont devenus la seule possibilité pour se munir d'un titre de transport, en plus de l'application mobile SNCB. L'alternative humaine est absente des petites gares. À défaut, un "service humain connectable" sur ces automates serait un plus.*

Cette proposition est-elle sur la table? Dans quels délais cela serait-il réalisable? D'autres solutions sont-elles prévues?

37.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le rail doit être accessible à tous. C'est ce que j'ai demandé et obtenu de la SNCB. Une nouvelle génération de distributeurs automatiques sera déployée dès 2025. Elle inclura des interfaces conformes aux normes d'accessibilité en vigueur et sera équipée d'assistance vocale par interphone, disponible pendant les heures d'ouverture.

La SNCB est consciente que son application mobile est encore perfectible. Elle fait l'objet d'améliorations constantes. Un service clientèle est disponible quotidiennement de 7 h 00 à 21 h 30.

En outre, la SNCB apporte son soutien au Plan fédéral de lutte contre la pauvreté et les inégalités.

Le plan opérationnel 2023 du SPF Mobilité prévoit la consultation des experts en précarité. Nous travaillons avec le SPP Intégration sociale. Dans ce cadre, une table ronde est organisée par le SPF à la mi-novembre. Les thèmes abordés sont notamment

door fossiele brandstoffen te weren, in te zetten op energiebesparingen, met name door het personeel over minder gebouwen te verspreiden, en door op een ecologisch verantwoorde manier in de resterende energiebehoeften te voorzien. Infrabel zet in op de productie van groene energie en injecteert die stroom op zijn tractienet, met als doelstelling tegen eind 2025 16 MW te bereiken. Ik wijs erop dat 98 % van onze treinen op elektriciteit rijdt, wat een van de beste scores in Europa is.

36.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik vraag u om druk te blijven uitoefenen op de NMBS en Infrabel, die stroomgrootverbruikers zijn.

Het incident is gesloten.

37 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Betere ticketautomaten in de stations" (55038987C)

37.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *In heel wat stations kunnen de reizigers alleen nog maar een vervoersbewijs kopen aan de automaat, naast de mogelijkheid die ze hebben om gebruik te maken van de NMBS-app. In de kleine stations kan men niet meer terecht bij een loketbediende. Aangezien dat niet kan, zou de optie dat men via de automaten met een persoon wordt doorverbonden een pluspunt zijn.*

Ligt dat voorstel ter tafel? Binnen welke termijn zou dat gerealiseerd kunnen worden? Worden er andere oplossingen aangeboden?

37.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het spoor moet voor iedereen toegankelijk zijn. Dat is wat ik van de NMBS geëist en verkregen heb. Een nieuwe generatie ticketautomaten zal vanaf 2025 geïnstalleerd worden. Die automaten beschikken over interfaces conform de geldende toegankelijkheidsnormen en zijn uitgerust met een systeem van vocale assistentie via intercom, dat tijdens de openingsuren van het callcenter beschikbaar is.

De NMBS is zich ervan bewust dat haar mobiele app nog voor verbetering vatbaar is. De app wordt ook voortdurend verbeterd. Dagelijks staat er van 7 tot 21.30 uur een klantendienst ter beschikking.

Bovendien verleent de NMBS steun aan het Federaal Plan Armoedebestrijding en ongelijkheden.

Het operationeel plan 2023 van de FOD Mobiliteit voorziet in overleg met armoede-experts. We werken daarvoor samen met de POD Maatschappelijke Integratie. In dat verband organiseert de FOD half november een

les dispositions dans les contrats ou la digitalisation et l'accessibilité du service ferroviaire. Ce sera la base de travaux ultérieurs.

37.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Oui au numérique, tant qu'il est une aide et un soutien pour plus d'accessibilité! Non, lorsqu'il accroît la fracture numérique!

L'incident est clos.

38 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le partage des pass Youth Multi et Standard Multi" (55038988C)

38.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Un voyageur qui achète un pass en version papier peut le partager facilement et réduire le coût des trajets en train. S'il est numérique, il doit donner ses identifiants SNCB pour que ses proches en profitent. Or le partage est un véritable atout pour rendre le train accessible.*

Serait-il possible de permettre à l'utilisateur qui a acheté un pass sur l'appli SNCB de verser un ou plusieurs trajets non utilisés à d'autres usagers qui ont l'application?

38.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Les formules *multi* offrent des tarifs avantageux pour les usagers réguliers et les petits groupes, même en version électronique en validant le nombre de trajets requis. Les voyageurs solo bénéficient de tarifs avantageux comme les tickets jeunes, seniors ou week-end. L'application ne permet pas de verser un ou plusieurs trajets non utilisés à d'autres usagers.

Le nouveau contrat de service public de la SNCB prévoit une nouvelle gamme tarifaire visant à attirer davantage de voyageurs vers le train. Je resterai attentif aux suggestions d'amélioration et de facilitation de l'achat de tickets papier ou électronique.

L'incident est clos.

39 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les annonces publicitaires frauduleuses" (55038989C)

39.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Selon une*

rondetafelconférentie. De thema's die aan bod zullen komen zijn onder meer de bepalingen in contracten, de digitalisering en de toegankelijkheid van de spoorwegdienst. Dat zal de basis vormen voor latere werkzaamheden.

37.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik ben voorstander van digitalisering, voor zover deze bijdraagt tot een grotere toegankelijkheid, maar niet als ze de digitale kloof nog verbreedt.

Het incident is gesloten.

38 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het delen van de vervoerbewijzen Youth Multi en Standard Multi" (55038988C)

38.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Reizigers die een papieren meerrittenkaart kopen, kunnen deze gemakkelijk delen en zo de prijs van de treinritten drukken. Als men echter een digitale meerrittenkaart koopt, moet men zijn NMBS-identificatiegegevens doorgeven, opdat vrienden en familieleden van de kaart kunnen gebruikmaken. De mogelijkheid om tickets te delen is echter een heuse troef om de trein betaalbaar te maken.*

Zou men het mogelijk kunnen maken dat reizigers die via de NMBS-app een meerrittenkaart kopen een of meer ongebruikte ritten aan andere gebruikers met de app kunnen doorgeven?

38.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Dankzij de meerrittenformules genieten regelmatige treinreizigers en kleine reizigersgroepen voordelige tarieven. Ook die groepen kunnen de elektronische versie gebruiken door het aantal vereiste ritten te valideren. Voor reizigers die alleen reizen, zijn er voordelige tarieven zoals het Youth Ticket, het Senior Ticket of het Weekend Ticket. Het is niet mogelijk om via de app een of meer niet-gebruikte ritten aan andere reizigers over te dragen.

Het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS voorziet in een nieuw tarievgamma met de bedoeling meer reizigers op de trein te krijgen. Ik zal alert blijven op suggesties om de aankoop van papieren of elektronische tickets te verbeteren en te vergemakkelijken.

Het incident is gesloten.

39 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Bedrieglijke reclame" (55038989C)

39.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *Volgens een*

publicité d'un compte Facebook intitulé "Offres intéressantes", chaque Belge pourrait obtenir une carte de 2 euros lui permettant de voyager gratuitement en train pendant un an. Une de mes connaissances a testé l'annonce et il ne s'est rien passé. Sans doute s'est-il fait prendre ses données personnelles.

Confirmez-vous qu'il ne s'agit pas d'une action impliquant la SNCB, mais d'une arnaque? Des mesures sont-elles prises par la SNCB pour informer le public du danger? Une action est-elle envisagée avec le secrétaire d'État en charge du numérique et de la protection des données?

39.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): Ces messages ne proviennent pas de la SNCB, qui en a averti ses clients. L'avertissement se trouve sur la page d'accueil du site de la SNCB.

Il n'est généralement jamais possible de découvrir qui se cache derrière ce type de communication. J'ai suggéré à la SNCB de déposer plainte.

39.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Je remercie la SNCB pour sa réactivité et la publicité qu'elle donne à cette arnaque. C'est un des effets pervers du numérique. Il faut tout faire pour y mettre fin.

L'incident est clos.

40 Questions jointes de

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux de ponctualité de la SNCB" (55039004C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de ponctualité et le nombre élevé de trains supprimés" (55039304C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le taux de ponctualité à la SNCB" (55039603C)

40.01 **Frank Troosters** (VB): Des chiffres récents montrent que la ponctualité des trains s'élevait à 86,7 % en septembre 2023, soit à nouveau une diminution de 2 % par rapport à l'année précédente. En outre, 3 561 trains ont été supprimés en septembre 2023, contre 3 469 en septembre 2022.

Le ministre reconnaît-il ces tendances négatives? Quelles en sont les causes? Comment le ministre évalue-t-il les solutions qu'il a précédemment annoncées? De nouvelles mesures sont-elles envisagées? Quand pouvons-nous en attendre des résultats? Dans quelle mesure ces résultats médiocres auront-elles un impact sur le nouveau

advertentie van de Facebookaccount 'Offres intéressantes' zou elke Belg voor 2 euro een kaart kunnen krijgen waarmee hij een jaar lang gratis met de trein kan reizen. Een van mijn kennissen heeft dat uitgetest, maar tevergeefs. Wellicht heeft hij daarbij wel zijn persoonsgegevens prijsgegeven.

Kunt u bevestigen dat het hier niet over een actie van de NMBS gaat, maar over een geval van oplichterij? Heeft de NMBS maatregelen genomen om het publiek te waarschuwen voor het gevaar? Wordt er samen met de staatssecretaris voor Digitalisering, belast met Privacy, actie overwogen?

39.02 Minister **Georges Gilkinet** (Frans): Die berichten komen niet van de NMBS, die haar klanten daarover heeft gewaarschuwd. De waarschuwing staat op de homepage van de NMBS-website.

Doorgaans is het niet mogelijk om te achterhalen van wie dergelijke berichten afkomstig zijn. Ik heb de NMBS voorgesteld om een klacht in te dienen.

39.03 **Olivier Vajda** (Ecolo-Groen): Ik wil de NMBS bedanken omdat ze kort op de bal speelt en de mensen van de frauduleuze berichten op de hoogte brengt. Dat is een van de perverse effecten van de digitalisering. We moeten alles in het werk stellen om daar komaf mee te maken.

Het incident is gesloten.

40 Samengevoegde vragen van

- Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stiptheidsgraad bij de NMBS" (55039004C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De gebrekkige stiptheid en het hoge aantal afgeschafte treinen" (55039304C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stiptheidsgraad bij de NMBS" (55039603C)

40.01 **Frank Troosters** (VB): Uit recente cijfers blijkt dat de stiptheid van de treinen in september 2023 op 86,7 % lag, opnieuw 2 % lager dan een jaar eerder. In september 2023 werden bovendien 3.561 treinen afgeschaft, tegenover 3.469 in september 2022.

Erkent de minister die negatieve trends? Wat zijn de oorzaken? Hoe beoordeelt de minister de door hem eerder aangekondigde oplossingen? Worden nieuwe maatregelen overwogen? Wanneer mogen we daar resultaten van verwachten? In welke mate zullen deze ondermaatse resultaten een invloed hebben op de nieuwe vervoersplanning 2023-2026

plan de transport 2023-2026 de la SNCB?

40.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): La ponctualité est ma priorité, mais aussi celle de la SNCB et d'Infrabel. Les causes des retards sont multiples et souvent liées à des incidents indépendants de leur volonté. L'amélioration de la ponctualité demande une approche multidisciplinaire, après de nombreuses années de désinvestissement et de manque d'entretien du réseau.

(*En néerlandais*) Cette tendance négative a été inversée grâce à des investissements énormes et à deux nouveaux contrats de gestion décennaux. Il s'agit d'un choix clair opéré par ce gouvernement. Il faut du temps pour voir des résultats, mais sur le terrain, la situation a déjà bien évolué. La SNCB va recruter 1 600 nouveaux travailleurs en 2023 et 1 400 recrutements ont déjà été effectués. Par ailleurs, les équipes d'Infrabel ont renouvelé 824 kilomètres de voies depuis 2021, soit près d'un quart de notre réseau ferroviaire. À cela s'ajoutent 271 kilomètres de nouvelles caténaires et 828 nouveaux aiguillages.

(*En français*) Plus de 300 nouvelles voitures M7 sont arrivées sur les 751 commandées. Les maladies de jeunesse se résolvent rapidement. Le solde sera livré entre juillet 2024 et décembre 2026. Les nouvelles voitures font la part belle à l'accessibilité et aux emplacements vélos et poussettes. Il y aura moins de pannes et plus de confort.

(*En néerlandais*) Tout est mis en œuvre pour optimiser les services et offrir aux usagers le confort, la ponctualité et la fiabilité auxquels ils ont droit.

40.03 **Frank Troosters** (VB): À côté des recrutements, il y a bien sûr aussi un flux sortant et il faut surveiller l'équilibre entre ces flux. Je me réjouis des livraisons des M7, mais il faudra un certain temps avant que toutes les rames soient livrées. En tout état de cause, nous ne constatons pas encore d'inversion des mauvais chiffres en matière de ponctualité et de trains supprimés. J'espère que cela se produira bientôt.

L'incident est clos.

41 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le plan d'action BE CYCLIST" (55039009C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évaluation du plan d'action BE CYCLIST" (55039450C)

van de NMBS?

40.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): De stiptheid is niet alleen mijn prioriteit, maar ook die van de NMBS en van Infrabel. Er zijn verschillende oorzaken voor de vertragingen en vaak vloeien die voort uit incidenten waaraan de spoorbedrijven niets kunnen doen. Na jaren van ontoereikende investeringen en gebrekkig onderhoud van het net vergt de verbetering van de stiptheid een multidisciplinaire aanpak.

(*Nederlands*) Deze negatieve trend is nu gekeerd dankzij enorme investeringen en twee nieuwe tienjarige beheerscontracten. Dat is een duidelijke keuze van deze regering. Er is tijd nodig om resultaten te zien, maar op het terrein is de situatie al goed geëvolueerd. De NMBS werft 1.600 nieuwe personeelsleden aan in 2023 en inmiddels zijn er al 1.400 aanwervingen gerealiseerd. Bovendien hebben de ploegen van Infrabel sinds 2021 824 kilometer spoor vernieuwd, bijna een kwart van ons spoornet. Daar komen nog 271 kilometer nieuwe bovenleidingen en 828 nieuwe wissels bij.

(*Frans*) Er werden ruim 300 nieuwe M7-rijtuigen geleverd van de 751 rijtuigen die besteld werden. De kinderziekten worden snel verholpen. In de periode van juli 2024 tot december 2026 worden de overige rijtuigen geleverd. In de nieuwe rijtuigen is veel aandacht besteed aan toegankelijkheid en ruimte om fietsen en kinderwagens te stallen. De treinen zijn comfortabeler en zijn minder vaak defect.

(*Nederlands*) Alles wordt in het werk gesteld om de dienstverlening te optimaliseren en de gebruikers het comfort, de stiptheid en de betrouwbaarheid te bieden waar zij recht op hebben.

40.03 **Frank Troosters** (VB): Naast de aangeworven personen is er natuurlijk ook een uitstroom en die balans moet worden bekeken. Ik ben blij met de instroom van de M7's, maar het is nog een tijdje wachten voor alles er is. De slechte cijfers over de stiptheid en de afgeschafte treinen zijn alleszins nog niet aan het keren. Hopelijk gebeurt dat snel.

Het incident is gesloten.

41 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het actieplan BE CYCLIST" (55039009C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evaluatie van het actieplan BE CYCLIST" (55039450C)

41.01 Frank Troosters (VB): *En septembre 2021, le Conseil des ministres a approuvé un plan d'action visant à promouvoir l'utilisation quotidienne du vélo, à travers différentes compétences fédérales.*

Quels sont les résultats? Y a-t-il déjà eu une évaluation?

41.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'évaluation finale a eu lieu le 5 septembre 2023. Le rapport est disponible sur le site internet du SPF Mobilité. Grâce à l'effort collectif du gouvernement, la quasi-totalité des 52 mesures ont été réalisées ou le seront d'ici la fin de cette législature.

Deux mesures seulement ne seront pas réalisées, l'une pour des raisons administratives et l'autre pour des raisons budgétaires.

Une nouvelle dynamique positive a été créée. De nombreuses mesures ont été pérennisées. À plusieurs égards, nous avons dépassé l'ambition initiale, notamment en matière d'intermodalité.

Le réseau des *mobility managers* au sein de la fonction publique a été mis en place. L'accès au Flex Abonnement de la SNCB a été élargi. À partir du 1^{er} janvier 2024, l'exonération fiscale de l'indemnité vélo sera portée à 0,35 euros par kilomètre.

Au niveau européen, nous avons également donné une impulsion internationale au mouvement cycliste. Le 5 octobre 2023, la Commission européenne a présenté une déclaration institutionnelle en la matière, qui offre pour la première fois des perspectives ambitieuses pour le développement d'une politique européenne du vélo. Lors de la présidence belge, je ne manquerai pas d'accentuer davantage le thème de la mobilité active, dont le vélo.

L'incident est clos.

42 Questions jointes de

- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train IC qui relie Bruxelles à Amsterdam" (55039010C)

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau train IC Amsterdam-Bruxelles et son impact sur l'offre de trains existante" (55039641C)

42.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *La SNCB et les NS ont récemment annoncé qu'à compter de*

41.01 Frank Troosters (VB): *In september 2021 keurde de ministerraad een actieplan goed om via verschillende federale bevoegdheden het dagelijks gebruik van de fiets te bevorderen.*

Wat zijn de resultaten? Werd er al geëvalueerd?

41.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op 5 september 2023 vond de eindevaluatie plaats. Het verslag is beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit. De gezamenlijke inspanning van de regering heeft ertoe geleid dat bijna alle 52 maatregelen afgerond zijn of dat tegen het einde van de regeerperiode zullen zijn.

Slechts twee maatregelen worden niet gerealiseerd: een om administratieve redenen en een om budgettaire redenen.

Er is een nieuwe positieve dynamiek op gang gebracht. Een groot aantal maatregelen is permanent gemaakt. In verschillende opzichten zijn we verder gegaan dan de oorspronkelijke ambitie, met name op het vlak van intermodaliteit.

Het netwerk van *mobility managers* binnen de overheidsdiensten is opgestart. De toegang tot het Flex Abonnement van de NMBS is uitgebreid. De belastingvrije som per afgelegde kilometer voor de fietsvergoeding stijgt naar 0,35 euro per kilometer vanaf 1 januari 2024.

Op Europees niveau hebben wij die fietsbeweging ook een internationale impuls gegeven. De Europese Commissie heeft op 5 oktober 2023 een institutionele verklaring over het onderwerp gepresenteerd, die voor het eerst ambitieuze vooruitzichten biedt voor de ontwikkeling van een Europees fietsbeleid. Tijdens het Belgisch voorzitterschap zal ik het thema van de actieve mobiliteit, en dus ook de fiets, zeker nog extra naar voren brengen.

Het incident is gesloten.

42 Samengevoegde vragen van

- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IC-trein Brussel-Amsterdam" (55039010C)

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe intercity Amsterdam-Brussel en de impact op het bestaande treinaanbod" (55039641C)

42.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *De NMBS en de NS kondigden onlangs aan dat er vanaf 2025 een*

2025, un nouvel Intercity rapide relierait Amsterdam et Bruxelles. Celui-ci s'ajoutera au train Benelux, qui serait limité au trajet Rotterdam – Breda – Bruxelles.

nieuwe snelle Intercity zal rijden tussen Amsterdam en Brussel. Deze komt bij de Benelux-trein, die zou worden beperkt tot het traject Rotterdam – Breda – Brussel.

Dans quelles gares belges ce train fera-t-il arrêt? Les voyageurs nationaux belges pourront-ils l'utiliser sans conditions? Quel est l'impact sur l'offre de trains actuelle? Quel est l'impact sur le nombre total de places assises entre Anvers et Bruxelles aux heures de pointe du matin et du soir? Quelles mesures la SNCB et Infrabel prévoient-elles pour renforcer la capacité et la robustesse sur cet axe, compte tenu des projets d'autres exploitants de proposer de nouvelles liaisons entre Amsterdam et Paris ou Londres?

In welke Belgische stations zal deze trein halt houden? Zullen Belgische binnenlandse reizigers er zonder voorwaarden gebruik van mogen maken? Wat is de impact op het bestaande treinaanbod? Wat is de impact op het totale aantal aangeboden zitplaatsen tussen Antwerpen en Brussel in de ochtend- en avondspits? In welke maatregelen voorzien de NMBS en Infrabel om de capaciteit en robuustheid op deze as te verbeteren, rekening houdend met plannen van nog meer exploitanten om nieuwe verbindingen aan te bieden tussen Amsterdam en Parijs of Londen?

42.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB et les NS ont uni leurs forces pour élargir l'offre entre Bruxelles et Amsterdam grâce à des trains classiques. Je m'en réjouis car j'estime que le train doit devenir le choix le plus logique pour voyager en Europe. C'est valable tant pour les trajets de ville à ville que pour ceux du domicile vers l'aéroport. La SNCB assure une liaison facile vers l'aéroport depuis l'ensemble de notre pays.

42.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS en de NS hebben de handen in elkaar geslagen om het aanbod tussen Brussel en Amsterdam uit te breiden met klassieke treinen. Ik ben er blij mee omdat ik denk dat de trein de meest logische keuze moet worden om te reizen naar Europese landen. Dat geldt zowel voor reizen van stad naar stad als van het thuisadres naar de luchthaven. De NMBS verbindt het hele land vlot met de luchthaven.

Les liaisons ferroviaires elles-mêmes ne sont pas les seuls problèmes auxquels nous devons apporter des solutions. Je pense par exemple à la liaison Paris-Brussels Airport et aux vols auxquels ces trains devraient donner correspondance. Quels sont mes droits si je rencontre un problème durant la partie ferroviaire du trajet? Comment organiser le traitement des bagages et l'enregistrement? Le débat est plus complexe que la simple suppression des vols à courte distance. Il s'agira d'un dossier important de la présidence européenne. Je m'enquiers également de l'intérêt des compagnies ferroviaires qui pourraient proposer des liaisons entre aéroports ainsi que des conditions qu'elles poseraient à cet égard. Nous nous y employons actuellement.

Er moeten meer problemen worden aangepakt dan alleen de spoorverbindingen. Ik denk bijvoorbeeld aan de verbinding Parijs-Brussels Airport en de daaropvolgende vlucht. Als er een probleem is op het treinonderdeel van het reistraject, wat zijn dan mijn rechten? Hoe moeten de bagageafhandeling en het inchecken verlopen? Het debat is dus complexer dan louter het afschaffen van korte vluchten. Dit wordt een belangrijk dossier tijdens ons Europees voorzitterschap. Ik informeer ook naar de interesse en de voorwaarden van de spoorwegmaatschappijen die luchthaven-naar-luchthavenverbindingen zouden kunnen aanbieden. We zijn daarmee nog bezig.

Partout dans notre pays, les besoins des usagers du train doivent être adéquatement comblés. L'optimisation de l'offre dans la province d'Anvers fait l'objet d'efforts sérieux mais pas encore suffisants. En l'absence d'un accord sur le projet, je ne peux encore rien dire de l'impact sur le trafic ferroviaire.

De noden van treingebruikers overal in ons land moeten correct worden gedekt. Er zijn ernstige, maar nog niet voldoende inspanningen voor de optimalisatie van het aanbod in de provincie Antwerpen. Het project is nog niet afgeklopt en ik kan nog niets zeggen over de impact op het treinverkeer.

42.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Le ministre a répondu à des questions que je n'avais pas posées. Il est positif qu'un plus grand nombre de trains soient prévus entre les Pays-Bas et la Belgique, mais je regrette l'abandon des liaisons directes entre

42.03 Jef Van den Bergh (cd&v): De minister gaf antwoord op vragen die ik niet heb gesteld. Het is een goede zaak dat er meer treinen zullen rijden tussen Nederland en België, maar ik betreur wel dat Zaventem en Schiphol niet meer rechtstreeks

Zaventem et Schiphol. L'impact sur le trafic ferroviaire intérieur nous inquiète. Aujourd'hui, la situation est difficile à prédire, et nous ne sommes donc pas rassurés.

L'incident est clos.

43 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'hébergement de demandeurs d'asile dans des bâtiments de la SNCB" (55039014C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accueil de demandeurs d'asile dans des bâtiments appartenant à la SNCB" (55039248C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accueil de demandeurs d'asile dans des bâtiments appartenant à Infrabel" (55039250C)

43.01 Frank Troosters (VB): *Le réseau d'accueil des demandeurs d'asile dans ce pays est saturé. Près de 35 000 places ne suffisent plus pour accueillir tous les demandeurs d'asile, dont près de 60 % n'ont pas droit à l'asile. Le premier ministre De Croo envisage à présent de créer des places d'accueil dans des bâtiments de la SNCB, de la Régie des Bâtiments et de la Défense.*

La SNCB a-t-elle déjà été contactée à ce sujet? Des concertations ont-elles déjà eu lieu? Quelles sont les conclusions? Quels bâtiments pourraient entrer en ligne de compte et quelles sont les conventions sur le plan financier?

43.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les sites proposés sont des bâtiments vides, qui seront vendus, qui sont à vendre ou qui sont encore partiellement utilisés. Afin que ces bâtiments soient adaptés à l'accueil, des travaux doivent encore être réalisés. Fedasil jugera si les bâtiments conviennent. Nous n'avons pas encore d'idée précise du nombre de bâtiments. Si des bâtiments ou terrains de la SNCB entrent en ligne de compte, les services compétents de l'Asile et de la Migration se concerteront avec les pouvoirs locaux et/ou autres autorités. La communication plus large incombera aux services d'accueil compétents. Le financement sera examiné avec les autres services impliqués.

L'incident est clos.

44 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture de l'abri à la gare de Wetteren" (55039015C)

verbonden zullen zijn. De impact op het binnenlandse treinverkeer baart ons zorgen. Vandaag is daar nog maar weinig zicht op en de bezorgdheden kunnen dus nog niet worden weggenomen.

Het incident is gesloten.

43 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvang van asielzoekers in gebouwen van de NMBS" (55039014C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvang van asielzoekers in gebouwen van de NMBS" (55039248C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvang van asielzoekers in gebouwen van Infrabel" (55039250C)

43.01 Frank Troosters (VB): *De asielopvang in dit land barst uit zijn voegen. Bijna 35.000 plaatsen volstaan niet meer om alle asielzoekers, waarvan bijna 60 % geen recht heeft op asiel, op te vangen. Premier De Croo heeft nu het plan om opvangplaatsen te creëren in gebouwen van de NMBS, de Regie der Gebouwen en Defensie.*

Werd de NMBS daarover al aangesproken? Werd er al overlegd? Wat zijn de conclusies? Welke gebouwen komen eventueel in aanmerking en mits welke financiële afspraken?

43.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De voorgestelde sites zijn gebouwen die leegstaan, verkocht zullen worden, te koop staan of nog gedeeltelijk worden gebruikt. Om deze gebouwen geschikt te maken voor opvang, moeten nog werken worden uitgevoerd. Fedasil zal oordelen over de geschiktheid van de gebouwen. Er is nu nog geen zicht op het precieze aantal gebouwen. Als gebouwen of terreinen van de NMBS in aanmerking komen, zullen de bevoegde diensten van Asiel en Migratie dat bespreken met de lokale en/of andere overheden. De bredere communicatie zal gebeuren door de bevoegde opvangdiensten. De financiering wordt bekeken met de andere betrokken diensten.

Het incident is gesloten.

44 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sluiting van het schuilhuisje in het station Wetteren" (55039015C)

44.01 Frank Troosters (VB): *La SNCB a décidé de fermer l'abri à la gare de Wetteren à la suite de faits de vandalisme. Les voyageurs peuvent désormais utiliser la salle d'attente du bâtiment de la gare.*

Quelles démarches ont-elles été entreprises pour mettre le holà aux actes de vandalisme? Cette fermeture est-elle définitive? Quelle sera la nouvelle affectation de cette construction? Les abris et les salles d'attente seront-ils toujours fermés en cas de vandalisme? Est-ce bien la bonne approche du problème? Dans la négative, quelles mesures le ministre compte-t-il prendre?

44.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): *La SNCB ne prend pareille décision que lorsqu'elle estime qu'aucune autre solution n'est envisageable. En raison de l'utilisation de l'abri comme toilette par certaines personnes, une forte puanteur s'y était installée. Désormais les voyageurs pourront trouver refuge dans la salle d'attente du bâtiment de la gare.*

44.03 Frank Troosters (VB): *J'espère que cela ne créera pas de précédent pour le traitement d'autres cas de vandalisme.*

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55039025C de M. Patrick révoit est reportée.

45 Questions jointes de
 - **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de Vias" (55039026C)**
 - **Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit chez Vias (question de suivi)" (55039109C)**

45.01 Wouter Raskin (N-VA): *Le ministre a-t-il dans l'intervalle reçu le rapport définitif d'audit sur Vias? Peut-il le transmettre à la commission? Pourquoi seul l'exercice 2022 a-t-il été vérifié? Le ministre dispose-t-il de garanties quant à l'exactitude des preuves sur lesquelles l'audit se fonde? Quelles sont ces garanties? Y a-t-il eu un problème en matière d'enregistrement du temps chez Vias? Comment contrôler cet aspect? Peut-on partir du principe que les membres du personnel qui travaillent pour des missions subventionnées ne sont pas impliqués dans des missions commerciales et vice versa? Le budget dégagé pour Vias va-t-il à nouveau baisser en 2024?*

45.02 Jef Van den Bergh (cd&v): *Quelles recommandations seront immédiatement mises en pratique? D'autres partenaires allaient également pouvoir se porter candidats pour des missions qui*

44.01 Frank Troosters (VB): *De NMBS heeft besloten het schuilhuisje in het station van Wetteren wegens feiten van vandalisme te sluiten. Treinreizigers kunnen voortaan gebruikmaken van de wachtzaal in het stationsgebouw.*

Welke stappen werden ondernomen om de vanden een halt toe te roepen? Is de sluiting definitief? Welke verdere bestemming zal er aan het gebouw worden gegeven? Zullen schuilhuisjes en wachtzalen bij vandalisme steeds worden gesloten? Is dat de juiste aanpak van het probleem? Zo neen, welke maatregelen zal de minister dan wel nemen?

44.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): *De NMBS neemt zo'n beslissing alleen als zij geen andere oplossing meer mogelijk acht. Sommige mensen gebruikten het schuilhuisje als toilet, waardoor het er erg stonk. Reizigers kunnen voortaan terecht in de wachtzaal van het stationsgebouw.*

44.03 Frank Troosters (VB): *Ik hoop dat dit geen precedent is voor de behandeling van andere gevallen van vandalisme.*

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vraag nr. 55039025C van de heer Patrick Prévot wordt uitgesteld.

45 Samengevoegde vragen van
 - **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van Vias" (55039026C)**
 - **Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (vervolgvraag)" (55039109C)**

45.01 Wouter Raskin (N-VA): *Heeft de minister ondertussen het definitieve auditrapport over Vias ontvangen? Kan hij dat aan de commissie bezorgen? Waarom werd enkel het boekjaar 2022 nagekeken? Welke garantie heeft de minister dat de audit gebaseerd is op correcte bewijsstukken? Was er een probleem met de tijdsregistratie bij Vias? Hoe kan dat gecontroleerd worden? Zijn de personeelsleden die werken voor gesubsidieerde opdrachten niet betrokken bij commerciële opdrachten en omgekeerd? Zal het budget voor Vias in 2024 verder dalen?*

45.02 Jef Van den Bergh (cd&v): *Welke aanbevelingen zullen er onmiddellijk geïmplementeerd worden? Er zou voor gezorgd worden dat ook andere partners kunnen meedingen*

n'ont pas spécifiquement trait à la sécurité routière.

naar opdrachten die niet specifiek betrekking hebben op de verkeersveiligheid.

Le ministre peut-il apporter des précisions à ce sujet? Un institut d'expertise sera-t-il institué à l'avenir?

Kan de minister dat verduidelijken? Komt er in de toekomst een onafhankelijk kennisinstituut?

45.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'ai reçu le rapport définitif d'audit de Vias.

45.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik heb het definitieve auditrapport van Vias ontvangen.

Plusieurs recommandations ont été formulées au sujet des systèmes de contrôle internes de Vias et du rapportage au SPF Mobilité.

Er zijn een aantal aanbevelingen over de interne controlesystemen bij Vias en de rapportering aan de FOD Mobiliteit.

Le contrat et le programme doivent être validés plus tôt. Les modifications doivent être mieux documentées. Vias travaille depuis plusieurs années avec une comptabilité analytique avec un système d'enregistrement du temps par projet et un système d'enregistrement pour les frais opérationnels. Il est recommandé de fixer mensuellement les heures approuvées par le biais d'une photo. Certaines procédures doivent être mieux définies et formellement validées par le comité de surveillance.

De overeenkomst en het programma moeten eerder bekrachtigd worden. Wijzigingen moeten beter gedocumenteerd worden. Vias werkt sinds een aantal jaren met een analytische boekhouding met een tijdsregistratiesysteem per project en een registratiesysteem voor de operationele kosten. Er wordt geadviseerd de goedgekeurde uren maandelijks vast te leggen met een foto. Bepaalde procedures moeten beter beschreven worden en formeel bekrachtigd worden door het toezichtcomité.

Il est recommandé de développer un outil de rapportage automatisé.

Er wordt aanbevolen een geautomatiseerde rapporteringstool uit te werken.

Mon administration a tenu compte de cet élément dans l'élaboration de la convention de subvention pour 2023. Pour ce qui est des études qui dépassent le cadre de la sécurité routière, on peut faire appel à un autre institut de recherche spécialisé. C'est la raison pour laquelle Vias se verra octroyer 500 000 euros de subsides en moins, tant en 2023 qu'en 2024.

Mijn administratie heeft hiermee rekening gehouden bij de opmaak van de subsidieovereenkomst voor 2023. Voor studies die breder gaan dan verkeersveiligheid kan een beroep gedaan worden op een andere onderzoeksinstelling die hierin gespecialiseerd is. Daarom zal Vias voor 2023 en 2024 telkens 500.000 euro minder subsidies krijgen.

Le Kennisinstituut néerlandais, qui est un organisme indépendant, mène ses travaux suivant une méthodologie similaire à celle adoptée par Vias.

Het Nederlandse onafhankelijk kennisinstituut werkt op een gelijkaardige manier als Vias.

En raison de la régionalisation, en Belgique, il existe aussi, en plus de Vias, des institutions régionales chargées de l'éducation et de la sensibilisation à la sécurité routière. Cela entraîne un certain morcellement mais permet en même temps aux régions de mettre en avant leurs propres priorités. De plus, il y a des collaborations interfédérales à plusieurs échelons.

Door de regionalisering zijn er in België naast Vias ook regionale verkeersveiligheidsinstellingen die instaan voor verkeerseducatie en sensibilisering. Dit leidt tot versnippering, maar laat ook toe dat de regio's hun eigen accenten kunnen leggen. Er zijn bovendien interfederale samenwerkingsverbanden op diverse niveaus.

45.04 Wouter Raskin (N-VA): La mise en œuvre des recommandations ne me semble pas insurmontable. Apparemment, il n'y a aucun problème majeur aujourd'hui.

45.04 Wouter Raskin (N-VA): Het uitvoeren van de aanbevelingen lijkt mij geen onoverkomelijke zaak. Blijkbaar zijn er vandaag geen al te grote problemen.

Si telle est la conclusion, nous devons surtout veiller à ce que les collaborateurs de Vias puissent reprendre leurs tâches principales et tirer un trait sur

Als dat de conclusie is, dan moeten we er nu vooral voor zorgen dat de mensen van Vias hun kerntaak weer kunnen opnemen. De verdachtmakingen uit

les suspicions du passé. Nous devrions peut-être organiser une visite chez Vias. Si je comprends que l'audit ne puisse pas être partagé, peut-être est-il possible de prévoir un échange de vues ou une séance de questions? Cela permettrait d'aborder plus en détail les recommandations actuelles.

Le **président**: Nous pourrions en discuter dans le cadre de l'ordre des travaux.

45.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Il peut en effet être judicieux de chercher un moyen d'approfondir l'audit, sans pour autant le libérer dans son intégralité.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55039041C de M. Ben Achour est reportée, ainsi que les questions n°s 55039085C et 55039086C de M. Roggeman, et n°s 55039127C, 55039128C, 55039129C, 55039130C, 55039132C, 55039135C de M. Troosters.

La réunion publique de commission est levée à 19 h 04.

het verleden moeten we dan achter ons laten. Misschien moeten we Vias eens bezoeken. Ik begrijp dat de audit niet gedeeld kan worden, maar misschien kan een gedachtewisseling of bevraging wel. De aanbevelingen van vandaag zouden dan wat uitgebreider aan bod kunnen komen.

De **voorzitter**: Dat kunnen we bespreken bij de regeling van de werkzaamheden.

45.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Het kan inderdaad zinvol zijn om naar een manier te zoeken om dieper in te gaan op de audit, zonder die daarom volledig vrij te geven.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55039041C van de heer Ben Achour wordt uitgesteld, alsook de vragen nrs. 55039085C en 55039086C van de heer Roggeman en nrs. 55039127C, 55039128C, 55039129C, 55039130C, 55039132C en 55039135C van de heer Troosters.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.04 uur.