

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Mardi

07-11-2023

Après-midi

Dinsdag

07-11-2023

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

INHOUD

Débat d'actualité sur les tensions sociales à la SNCB et questions jointes de	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève à la SNCB" (55039715C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves à la SNCB" (55039740C)	1
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves annoncées à la SNCB" (55039752C)	1
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève de 48 heures dans les chemins de fer" (55039755C)	1
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tensions sociales à la SNCB" (55039786C)	1
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves à la SNCB" (55039800C)	1
Orateurs: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Olivier Vajda, Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, Josy Arens, Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	8
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La couverture mobile dans les trains" (55038953C)	8
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accès à l'internet mobile à bord des trains" (55039606C)	8
Orateurs: Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	10
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état de la situation en ce qui concerne la nouvelle loi sur la suppression de passages à niveau" (55038969C)	10
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle loi sur la fermeture de passages à niveau" (55039599C)	10
Orateurs: Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La reconnaissance des permis de conduire délivrés par l'Irak et la Syrie" (55039041C)	11
Orateurs: Malik Ben Achour, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	
Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transport de marchandises via la ligne ferroviaire 287 Ath-Ghislenghien"	13

Actualiteitsdebat over de sociale onrust bij de NMBS en toegevoegde vragen van	1
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stakingsaanzegging bij de NMBS" (55039715C)	1
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stakingen bij de NMBS" (55039740C)	1
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De aangekondigde stakingen bij de NMBS" (55039752C)	1
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De 48 urenstaking op het spoor" (55039755C)	1
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De sociale onrust bij de NMBS" (55039786C)	1
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stakingen bij de NMBS" (55039800C)	1
Sprekers: Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Olivier Vajda, Tomas Roggeman, Jef Van den Bergh, Josy Arens, Marianne Verhaert, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobilité	
Samengevoegde vragen van	8
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Mobiel bereik op de trein" (55038953C)	8
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Mobiel internet op de trein" (55039606C)	8
Sprekers: Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobilité	
Samengevoegde vragen van	10
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De stand van zaken van de nieuwe wet op de sluiting van overwegen" (55038969C)	10
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De nieuwe wet op de sluiting van overwegen" (55039599C)	10
Sprekers: Tomas Roggeman, Marianne Verhaert, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobilité	
Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De erkenning van door Irak en Syrië uitgereikte rijbewijzen" (55039041C)	11
Sprekers: Malik Ben Achour, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobilité	
Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het goederenvervoer via spoorlijn 287 Aat-Ghislenghien" (55039025C)	13

(55039025C)

Orateurs: Patrick Prévot, Georges Gilkinet,
vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Sprekers: Patrick Prévot, Georges Gilkinet,
vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recours à la consultance à la SNCB et chez Infrabel" (55039085C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les flux financiers chez Ypto" (55039086C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les marchés publics d'Ypto, filiale de la SNCB" (55039127C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit interne portant sur le contrat conclu avec la société informatique de M. Aghassi" (55039128C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat entre Ypto et M. Aghassi" (55039129C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat de prestation de services entre la SNCB et Ypto" (55039130C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat entre Ypto et M. Aghassi (1)" (55039132C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le cadre du personnel de Ypto" (55039135C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La consultance à la SNCB et chez Infrabel" (55039780C)

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

Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nominations au sein du conseil d'administration de la SNCB" (55039087C)

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

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le raccordement du port de Bruxelles au réseau Infrabel" (55039091C)

Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Burst" (55039092C)

Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances à la gare de Denderleeuw" (55039094C)

Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet,

Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het beroep op consultancy bij de NMBS en Infrabel" (55039085C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële stromen bij Ypto" (55039086C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openbare aanbestedingen van NMBS-dochterfirma Ypto" (55039127C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De interne audit in verband met de overeenkomst met het IT-bedrijf van de heer Aghassi" (55039128C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tussen Ypto en Dhr. Aghassi" (55039129C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverleningsovereenkomst tussen de NMBS en Ypto" (55039130C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tussen Ypto en de heer Aghassi (1)" (55039132C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelskader van Ypto" (55039135C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Consultancy bij de NMBS en Infrabel" (55039780C)

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

Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoemingen in de raad van bestuur van de NMBS" (55039087C)

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

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aansluiting van de Brusselse haven op het Infrabelnetwerk" (55039091C)

Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De perronverhoging in het station Burst" (55039092C)

Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast aan het station van Denderleeuw" (55039094C)

Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet,

vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de repos compensatoire du personnel de la SNCB" (55039095C)

19

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatierustdagen van het NMBS-personeel" (55039095C)

19

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

Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet prestigieux pour la nouvelle gare de Courtrai" (55039120C)

19

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

Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het prestigeproject voor het nieuwe station in Kortrijk" (55039120C)

19

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

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote des voitures en zone de silence à la SNCB" (55039212C)

21

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject met de stiltewagons bij de NMBS" (55039212C)

21

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

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réservations de groupe auprès de la SNCB pour les voyages en train" (55039226C)

21

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

Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De groepsreserveringen voor treinreizen bij de NMBS" (55039226C)

21

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 "Les solutions de mobilité partagée et de micromobilité" (55039268C)

22

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

Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oplossingen inzake deel- en micromobilité" (55039268C)

22

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

Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un train ayant circulé avec une porte ouverte" (55039302C)

22

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

Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een rijdende trein met openstaande deuren" (55039302C)

22

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

Questions jointes de

23

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre d'accidents de trottinette électrique" (55039303C)

23

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude ESRA3 relative aux utilisateurs de trottinettes électriques" (55039553C)

23

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

Samengevoegde vragen van

23

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal ongevallen met e-steps" (55039303C)

23

- Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De resultaten van de ESRA3-enquête m.b.t. bestuurders van e-steps" (55039553C)

23

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

Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Supplément Animal Domestique" (55038547C)

25

Orateurs: **Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Huisdier Supplement" (55038547C)

25

Sprekers: **Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dispositifs de

26

Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Systemen waarmee

26

visionnage vidéo au volant" (55038569C)

Orateurs: **Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

bestuurders van een voertuig tijdens het rijden filmpjes kunnen kijken" (55038569C)

Sprekers: **Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train de l'emploi" (55039298C)

Orateurs: **Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

27 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De jobtrein" (55039298C)

Sprekers: **Laurence Zanchetta, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voitures autonomes" (55039368C)

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

28 Vraag van Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende wagens" (55039368C)

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

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le passage à niveau sur la ligne 89 à Terjoden (sur la frontière Haaltert-Alost)" (55039432C)

Orateurs: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

29 Vraag van Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorwegovergang op lijn 89 te Terjoden (op de grens Haaltert-Aalst)" (55039432C)

Sprekers: **Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de

- Joris De Vriendt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle technologie radar à Zaventem et la répartition des routes de décollage et d'atterrissage" (55039509C)

- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de vols au-dessus de la périphérie du nord de Bruxelles" (55039513C)

Orateurs: **Joris De Vriendt, Katleen Bury, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

30 Samengevoegde vragen van

30 - Joris De Vriendt à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe radartechnologie in Zaventem en de verdeling van de landings- en opstijgroutes" (55039509C)

30 - Katleen Bury à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toename van het aantal vluchten boven de Noordrand" (55039513C)

Sprekers: **Joris De Vriendt, Katleen Bury, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit

Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension prévue de l'offre de trains" (55039517C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation prévue de l'offre de transport de la SNCB" (55039545C)

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

32 Samengevoegde vragen van

32 - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande uitbreiding van de dienstregeling" (55039517C)

32 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande verhoging van het vervoersaanbod bij de NMBS" (55039545C)

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

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un système de ticketing intégré" (55039518C)

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

33 Vraag van Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een geïntegreerd ticketingsysteem" (55039518C)

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

Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La fermeture d'une bosse de triage au nord d'Anvers" (55039525C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La bosse de triage d'Anvers-Nord"

34 Samengevoegde vragen van

34 - Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sluiten van een rangeerhevel ten noorden van Antwerpen" (55039525C)

34 - Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De rangeerhevel Antwerpen"

(55039783C)

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

Noord" (55039783C)

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

Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu à Bruxelles-Midi et la communication de la SNCB au sujet des trains supprimés" (55039633C)

35

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

Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident in Brussel-Zuid en de communicatie van de NMBS over de geschrapte treinen" (55039633C)

35

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

Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transport ferroviaire touristique" (55039634C)

36

Orateurs: **Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité

Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toeristische treinverkeer" (55039634C)

36

Sprekers: **Jean-Marc Delizée, 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" (55039703C)

38

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

Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55039703C)

38

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

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

du

MARDI 07 NOVEMBRE 2023

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

DINSDAG 07 NOVEMBER 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 22 par Mme Kim Buyst, présidente.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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

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

01 Débat d'actualité sur les tensions sociales à la SNCB et questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le préavis de grève à la SNCB" (55039715C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves à la SNCB" (55039740C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves annoncées à la SNCB" (55039752C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève de 48 heures dans les chemins de fer" (55039755C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tensions sociales à la SNCB" (55039786C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les grèves à la SNCB" (55039800C)

01 Actualiteitsdebat over de sociale onrust bij de NMBS en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingsaanzegging bij de NMBS" (55039715C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen bij de NMBS" (55039740C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aangekondigde stakingen bij de NMBS" (55039752C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De 48 urenstaking op het spoor" (55039755C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij de NMBS" (55039786C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stakingen bij de NMBS" (55039800C)

01.01 Frank Troosters (VB): Les importantes actions de grève à la SNCB découlent d'un mécontentement concernant la charge de travail élevée et le taux élevé d'absentéisme, le statut du personnel récemment recruté, les mouvements de personnel et la réduction prévue à 10 minutes du temps de prise de service. Ce dernier point ferait l'objet de nouvelles négociations. À cet égard, une mesure objective a-t-elle été effectuée auparavant et a-t-elle abouti à des paramètres objectifs?

01.01 Frank Troosters (VB): De zware stakingsacties bij de NMBS vloeien voort uit onvrede over de hoge werkdruk en de hoge personeelsuitval, het statuut van het recent aangeworven personeel, de personeelsverschuivingen en de geplande verkorting tot 10 minuten van de sign-ontijd. Over dat laatste punt zou er nog verder worden onderhandeld. Gebeurde er in dat verband eerder al een objectieve meting en leidde die tot objectieve parameters?

Quel est le taux d'absentéisme actuel des

Wat is het huidige absenteïsmecijfer van de

accompagnateurs de train? Quel est l'état d'avancement de la suppression progressive des jours de congé de compensation restants?

Quelle est l'incidence de telles grèves sur le transfert modal préconisé?

Les voyageurs recevront-ils une compensation?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il y a environ deux semaines, j'ai demandé au ministre de se mettre réellement à l'écoute du personnel et de tout mettre en œuvre pour inciter la SNCB à renoncer à ses projets. La réunion de conciliation du 27 octobre n'a abouti à rien et la direction souhaite réaliser intégralement l'augmentation de la productivité telle que prévue dans le plan de gestion.

Le personnel a raison de dire qu'il est impossible de presser davantage le citron. Selon lui, il n'est pas judicieux de raccourcir le temps de prise de service des accompagnateurs de train car il s'ensuivra des retards. De plus, le personnel dans les gares sera réduit de 250 personnes, ce qui se traduira non seulement par des gares fantômes peu sûres, mais également par une combinaison impossible des tâches.

La direction peut-elle encore faire marche arrière? Comment le dialogue social se déroule-t-il actuellement? Le ministre lui-même est-il d'accord avec les projets de la SNCB?

01.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Les syndicats du rail annoncent une double grève de deux fois 48 heures. La première démarre aujourd'hui jusqu'à jeudi et la seconde du 5 au 7 décembre. Ce n'est pas une décision de votre part qui a pu fâcher les travailleurs à ce point. Le contrat de service public conclu avec la SNCB fin 2022, salué par tous en commission, n'engageait pas la SNCB à prendre des mesures de restriction des droits des travailleurs. Les représentants syndicaux et CEO d'Infrabel et de la SNCB saluent unanimement les nouveaux moyens donnés au rail et les ambitions pour le futur.

Cette double grève va ternir l'image du rail aux yeux des voyageurs. Certains vont se voir pris en otage par les syndicats pour des revendications que ces usagers estiment superficielles. D'autres y verront la preuve que rien n'a changé à la SNCB.

Dans quelle mesure êtes-vous associé aux

trainbegeleiders? Hoe staat het met de afbouw van de openstaande compensatierustdagen bij het personeel?

Wat is de impact van dergelijke stakingen op de vooropgestelde modal shift?

Komt er een compensatie voor de reizigers?

01.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik heb de minister een tweetal weken geleden gevraagd om eens echt naar het personeel te luisteren en er alles aan te doen om de NMBS ertoe te bewegen haar plannen in te trekken. De verzoeningsvergadering van 27 oktober heeft niets opgeleverd en de directie wil de productiviteitsverhoging volledig doorvoeren zoals ze in het beheersplan staat.

Het personeel heeft het bij het rechte eind wanneer het zegt dat de citroen niet nog meer kan worden uitgeperst. De opstarttijd inkorten voor een treinbegeleider is volgens het personeel een slecht idee omdat dat vertragingen zal veroorzaken. Daarbij komt nog dat het personeel in de stations zal afnemen met 250 mensen, wat niet alleen tot onveilige spookstations, maar ook tot een onmogelijke combinatie van taken zal leiden.

Kunnen de plannen alsnog worden ingetrokken door de directie? Hoe verloopt momenteel de sociale dialoog? Gaat de minister eigenlijk zelf akkoord met de plannen van de NMBS?

01.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De vakbonden hebben twee stakingen van elk 48 uur aangekondigd. De eerste staking begint vandaag en duurt tot donderdag en de tweede is gepland van 5 tot 7 december. Het is voor alle duidelijkheid niet aan een beslissing uwerzijds te wijten dat het spoorpersoneel dermate ontstemd is dat het beslist heeft om te staken. Het openbardienstcontract dat eind 2022 met de NMBS gesloten werd en gunstig onthaald werd door alle commissieleden verplichtte de NMBS er evenmin toe maatregelen te nemen waardoor de rechten van de werknemers ingeperkt worden. De vakbondsvertegenwoordigers en de CEO's van Infrabel en de NMBS zijn unisono verheugd over de nieuwe middelen voor het spoor en de ambities voor de toekomst.

Deze dubbele staking zal het imago van het spoor bij de reizigers geen goed doen. Sommige reizigers zullen gegijzeld worden door de vakbonden omwille van eisen die ze oppervlakkig vinden. Anderen zullen er het bewijs in zien dat er bij de NMBS niets veranderd is.

In hoeverre bent u betrokken bij de gesprekken

discussions entre la SNCB et les syndicats? Quelles sont les raisons réelles de s'inquiéter ou de se réjouir? Les grèves sont-elles encore évitables? Quel message de dialogue souhaitez-vous faire passer?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Les syndicats des chemins de fer organisent une grève de 48 heures à partir de ce soir et projettent d'en organiser une autre en décembre. Nous estimons que protester durant 96 heures contre une nouvelle procédure de départ des trains est un peu excessif.

Quelle est la position du ministre par rapport à l'attitude des syndicats? Est-il d'accord avec leur critique concernant l'augmentation de la pression au travail? Les recrutements à la SNCB et chez Infrabel se déroulent-ils comme prévu? Pourquoi le ministre continue-t-il à miser sur une offre plus étendue alors que cela fait des années qu'il apparaît clairement que le personnel ne tient déjà plus le coup?

01.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Une fois de plus, les principales victimes de la grève sont les voyageurs et les transports publics eux-mêmes. Comment pouvons-nous renouer le dialogue social afin d'éviter la seconde grève? Comment l'information correcte des voyageurs sera-t-elle assurée? Est-il exact que 52 % des trains IC pourront tout de même circuler?

La pression sur l'entreprise et son personnel est telle que le personnel semble prêt à faire grève sous le moindre prétexte, alors que l'enjeu est en fait bien plus important. L'extension du service en décembre accentuera encore davantage la pression. La question est de savoir si une telle augmentation de la pression sur les travailleurs est bien judicieuse.

01.06 Josy Arens (Les Engagés): Il vous reste six mois pour convaincre les navetteurs que vous améliorez leur quotidien et que vous agissez pour que le train soit une alternative crédible aux transports polluants.

Vous devez vous impliquer avec vos collègues régionaux du même parti que vous lorsqu'un conflit social dans une entreprise publique résulte des exigences du ministre de tutelle. Vous ne pouvez les laisser seuls pour appliquer votre feuille de route.

Quand vous dites aux syndicats de trouver un autre moyen que la grève pour se défendre, je me dis que vous avez raté des décennies de progrès social. Vous plaidez pour une alliance entre les entreprises,

tussen de NMBS en de vakbonden? Wat zijn de feitelijke redenen om zich zorgen te maken of verheugd te zijn? Kunnen de stakingen nog afgewend worden? Welke boodschap van dialoog wilt u overbrengen?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): De spoorbonden organiseren vanaf vanavond een staking van 48 uur en begin december willen ze dat nog eens overdoen. Volgens ons is 96 uur lang staken tegen een nieuwe vertrekprocedure disproportioneel.

Wat vindt de minister van de houding van de vakbonden? Is hij het eens met hun kritiek over de verhoogde werkdruk? Lopen de aanwervingen bij de NMBS en Infrabel zoals gepland? Waarom blijft de minister inzetten op een groter aanbod terwijl al jaren overduidelijk is dat het personeel dat helemaal niet trekt?

01.05 Jef Van den Bergh (cd&v): De grootste slachtoffers van de staking zijn eens te meer de reizigers en het openbaar vervoer zelf. Hoe kunnen we de sociale dialoog weer vlot trekken zodat de tweede staking alsnog kan worden vermeden? Hoe zullen de reizigers correct worden geïnformeerd? Klopt het dat 52 % van de IC-treinen toch zal kunnen rijden?

De druk op het bedrijf en op het personeel is zo hoog dat het personeel bereid lijkt te staken voor een bagatel. Maar het gaat natuurlijk om veel meer. De uitbreiding van de dienstregeling in december zal de druk nogmaals verhogen. Vraag is of dat wel verstandig is.

01.06 Josy Arens (Les Engagés): U hebt nog zes maanden de tijd om de reizigers ervan te overtuigen dat u voor verbetering gezorgd hebt en dat u het nodige doet opdat de trein een geloofwaardig alternatief zou zijn voor vervuilende vervoersmodi.

Wanneer de eisen van de voogdijminister aanleiding geven tot een sociaal conflict bij een overheidsbedrijf, moet u samen met uw gewestelijke collega's van dezelfde partij stevig aanpakken. U mag de betrokken actoren niet in de steek laten en de uitvoering van uw routekaart niet maar aan hen overlaten.

U zegt tegen de vakbonden dat ze alternatieve actiemiddelen moeten vinden in plaats van te staken. Ik denk dan bij mezelf dat de sociale vooruitgang in de voorbije decennia u ontgaan moet

les voyageurs et le gouvernement, mais sans calendrier. On peut donc s'attendre à plus de grèves, plus de retards, moins de trains et moins de confiance envers l'État.

Comment empêcherez-vous que la tension sociale dégénère en crise sociale qui stopperait les améliorations que vous espérez?

01.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Le ministre a pris de nombreux engagements au cours des dernières années, mais sans résultats tangibles. Il ne s'agit aucunement d'un reproche à l'égard du personnel, qui est soumis à une charge de travail élevée. Il est toutefois inacceptable que les syndicats fassent obstacle aux personnes qui travaillent.

Un service garanti sera-t-il mis en place? Comment le ministre s'efforce-t-il d'empêcher malgré tout la grève de 48 heures annoncée pour décembre?

01.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je suis convaincu que chaque cheminot, même s'il est actif au sein d'un syndicat, désire qu'un maximum de voyageurs puissent être transportés avec ponctualité, confort et sécurité. Depuis que la vie a repris son cours normal après le covid, le personnel de la SNCB est pris entre deux feux, à savoir d'une part, le gouvernement qui injecte des montants supplémentaires considérables dans les chemins de fer et désire élargir les services, et d'autre part, une pénurie chronique de personnel découlant de la difficulté à recruter des collaborateurs. Ajoutons à ce tableau les fortes pressions pour accroître l'efficacité, même si cette dernière a augmenté de près de 25 % au cours de ces sept dernières années. Cette situation pèse lourdement sur la charge de travail et sur les conditions de travail.

Comment la CEO, Mme Dutordoir, entend-elle éviter une deuxième grève? Comment veiller à ce que le personnel puisse enfin reprendre haleine?

01.09 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je regrette cette grève et son incidence sur les voyageurs, sur l'image de la SNCB et sur les indispensables changements prévus, surtout au moment où nous offrons de nouveau une perspective au rail par de nouveaux contrats, des investissements massifs et des recrutements supplémentaires.

Les années de désinvestissement sont toujours perceptibles tant pour les voyageurs que pour le personnel. À cela s'ajoutent la pénurie sur le marché

zijn. U pleit voor een alliantie tussen de bedrijven, de reizigers en de regering, maar zonder daar een tijdpad aan te koppelen. We mogen dus meer stakingen, meer vertragingen, minder treinen en minder vertrouwen in de overheid verwachten.

Hoe zult u voorkomen dat de sociale spanningen ontaarden in een sociale crisis die het sein definitief op rood zou zetten voor de door u verhoopte verbeteringen?

01.07 Marianne Verhaert (Open Vld): De minister beloofde heel wat in de voorbije jaren, maar in de praktijk is daar niet veel van te merken. Dat is zeker geen verwijt aan het personeel, dat absoluut een hoge werkdruk ervaart. Het kan echter niet dat de vakbonden de werkende mensen hinderen.

Zal er een gegarandeerde dienstverlening zijn? Hoe tracht de minister de aangekondigde 48 urenstaking in december alsnog te vermijden?

01.08 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik ben ervan overtuigd dat alle spoormedewerkers, ook de mensen die actief zijn bij de vakbonden, willen dat zoveel mogelijk reizigers stipt, comfortabel en veilig vervoerd kunnen worden. Sinds de heropstart van het gewone leven na de coronacrisis is het NMBS-personeel tussen twee vuren terechtgekomen, met enerzijds een regering die veel meer geld in de spoorwegen pompt en de dienstverlening wil uitbreiden en anderzijds een chronisch personeelstekort omdat er geen mensen kunnen worden gevonden. Daarnaast is er ook de grote efficiëntiedruk, ook al is die efficiëntie de voorbije zeven jaar met bijna 25 % toegenomen. Dit is allemaal dodelijk voor de werkdruk en de werkomstandigheden.

Hoe wil de CEO, mevrouw Dutordoir, een tweede staking vermijden? Hoe kan het personeel eindelijk terug op adem komen?

01.09 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik betreur deze staking en de impact ervan op de reizigers, op het imago van de NMBS en op de geplande noodzakelijke veranderingen, zeker nu we het spoor opnieuw een perspectief bieden via nieuwe contracten, massale investeringen en extra aanwervingen.

De jaren van desinvestering zijn vandaag nog voelbaar, zowel voor de reizigers als voor het personeel. De krapte op de arbeidsmarkt en de

de l'emploi et les problèmes de livraison de matériel roulant.

(En français) Sur la grève: le plan de transport alternatif, qui résulte de la combinaison entre la disponibilité des cabines et l'indisponibilité des conducteurs et accompagnateurs de train, entrera en vigueur ce soir. Environ 30 % des trains devraient circuler ce mercredi, et probablement jeudi. Le trafic international et celui des marchandises seront peu touchés.

Le travail d'accompagnateur et de conducteur de train est difficile, mais nous engageons plus de personnel roulant, notamment pour permettre au personnel de prendre ses congés quand il le souhaite, et pour renforcer des services plus difficiles. Nous avons aussi injecté des centaines de millions d'euros. Nous offrons plus d'ambition à la SNCB pour résister à la concurrence. C'est ainsi que nous défendons le statut du personnel de la SNCB et d'Infrabel.

(En néerlandais) Dans le nouveau contrat, plusieurs milliards d'euros supplémentaires sont dégagés au bénéfice de la SNCB pour les dix prochaines années. Le nouveau plan de transport comprend 2 000 trains supplémentaires par semaine. En outre, des procédures de travail seront adaptées pour accroître l'efficacité.

Je regrette l'opposition aux changements prévus et j'espère que la concertation annoncée pour jeudi permettra d'éviter la prochaine grève en décembre.

(En français) Je suis en contact régulier avec les deux CEO, mais aussi HR Rail et les représentants des travailleurs, qui savent que ma porte reste ouverte. La responsabilité du dialogue social revient aux directions des entreprises.

Le défi pour l'avenir est de fournir un service public de qualité, avec des travailleurs bien formés et rémunérés, mais en faisant des gains d'efficacité, grâce aux progrès technologiques et au nécessaire renouvellement du matériel. La capacité de transport des voyageurs augmentera de 30 % à partir de gares plus accessibles, pour doubler dans les dix ans. La moitié du matériel roulant sera remplacé. La ponctualité est ma priorité. Nous travaillons pour améliorer la situation actuelle.

(En néerlandais) Telles sont les attentes du

leveringsproblemen van rollend materieel komen daar nog eens bovenop.

(Frans) Terug naar de staking: het alternatieve vervoersplan, dat het resultaat is van de puzzel die gelegd wordt tussen enerzijds de beschikbare treinstellen en anderzijds de beschikbare treinbestuurders en –begeleiders, zal vanavond in werking treden. Naar verwachting zal deze woensdag, en wellicht ook donderdag, ongeveer 30 % van de treinen rijden. Het internationale treinverkeer en het goederenverkeer zullen weinig hinder van de staking ondervinden.

De job van treinbestuurder en van treinbegeleider is niet te onderschatten, maar we werven meer rijdend personeel aan, met name om het de personeelsleden mogelijk te maken vakantie op te nemen wanneer ze dat willen, maar ook om moeilijkere diensten te versterken. Ook hebben we opnieuw honderden miljoenen euro's in het spoor gepompt. We zorgen ervoor dat de NMBS meer ambitie kan koesteren om de concurrentie het hoofd te bieden. Zo verdedigen we het statuut van het NMBS- en Infrabelpersoneel.

(Nederlands) In het nieuwe contract worden de komende 10 jaar miljarden extra uitgetrokken voor de NMBS. Het nieuwe vervoersplan omvat per week 2.000 extra treinen. Daarnaast worden werkprocedures bijgesteld om de efficiëntie te verhogen.

Ik betreur het verzet tegen de geplande veranderingen en ik hoop dat het voor donderdag aangekondigde overleg de volgende staking in december alsnog zal kunnen afwenden.

(Frans) Ik heb regelmatig contact met de twee CEO's, maar ook met HR Rail en de werknemersvertegenwoordigers, die weten dat mijn deur altijd openstaat. De sociale dialoog is zaak van de directies van de overheidsbedrijven.

De uitdaging voor de toekomst is een kwaliteitsvolle openbare dienstverlening te bieden, met goed opgeleide en goedbetaalde werknemers, maar ook met efficiëntiewinst, dankzij de technologische vooruitgang en de noodzakelijke vernieuwing van het materieel. De capaciteit van het reizigersvervoer zal met 30 % toenemen, vanuit toegankelijker stations, met een verdubbeling ervan binnen tien jaar. De helft van het rollend materieel zal worden vervangen. Stiptheid is mijn prioriteit. We proberen de huidige situatie te verbeteren.

(Nederlands) Dat is wat de reizigers van ons

voyageur vis-à-vis de nous: disposer d'une offre ferroviaire accrue et ponctuelle et d'un meilleur niveau de service.

(En français) L'ambition inscrite dans les contrats de gestion est de faire du train la colonne vertébrale de la mobilité, d'augmenter le nombre de voyageurs et le volume de marchandises, de renouveler le matériel roulant et de rendre les gares accessibles. J'attends autant d'ambition des entreprises et des travailleurs pour remplir nos engagements climatiques et renforcer la concurrence. Je suis prêt à poursuivre la transformation en cours.

(En néerlandais) Nous suivons la feuille de route. Nous venons de lancer une étude sur les horaires intégrés. La politique tarifaire sera réformée. Des investissements seront effectués dans le réseau et dans l'amélioration de l'accessibilité des gares. On procédera également au recrutement de personnel supplémentaire.

01.10 Frank Troosters (VB): Je n'ai pas obtenu de réponses à mes questions spécifiques sur l'absentéisme, le solde de jours de compensation non pris, etc. On nous répète sans cesse la même rengaine sur les ambitions élevées du ministre, mais celles-ci s'avèrent totalement irréalistes, tout comme la modification annoncée du plan de transport. Il n'y a pas de matériel roulant, pas de personnel opérationnel et pas de plan bénéficiant d'une quelconque adhésion en la matière. Nous attendons toujours les solutions promises et le personnel est déjà à bout de force.

Selon Mme Dutordoir, les moyens dégagés pour la SNCB à brève échéance sont insuffisants pour résoudre les problèmes actuels.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): À l'heure actuelle, un train sur 30 est supprimé. Entre-temps, le ministre continue de nous resservir sa sempiternelle ritournelle sur ses investissements et de rejeter toute la responsabilité des problèmes actuels sur le gouvernement précédent. Cela fait pourtant déjà 4 ans qu'il est responsable de ce département.

J'ai l'impression que le ministre n'a pas compris le cri du cœur du personnel. Il parle d'efficacité, mais peut-être devrait-il procéder d'abord à un exercice d'efficacité au sommet, en faisant de nouveau fusionner les deux entreprises. C'est également le souhait des syndicats. Les projets actuels augmenteront encore la charge de travail pour le personnel.

verwachten: meer treinen, die op tijd rijden en een betere dienstverlening bieden.

(Frans) De beheerscontracten geven uiting aan de ambitie om van de trein de ruggengraat van de mobiliteit te maken, het aantal reizigers en het goederenvolume te verhogen, het rollend materieel te vernieuwen en de stations toegankelijk te maken. Ik verwacht van de bedrijven en de werknemers dat ze net zo ambitieus zijn in het nakomen van onze klimaatverplichtingen en het versterken van de concurrentie. Ik ben bereid om de huidige transformatie voort te zetten.

(Nederlands) Wij volgen het stappenplan. Wij zijn net gestart met een onderzoek naar de geïntegreerde dienstregeling. Het tariefbeleid zal worden hervormd. Er wordt geïnvesteerd in het net en in beter toegankelijke stations en er wordt ook extra personeel in dienst genomen.

01.10 Frank Troosters (VB): Ik heb geen antwoord gekregen op specifieke vragen over het absentisme, het openstaande saldo aan compensatiedagen enzovoort. We krijgen hier steeds hetzelfde riedeltje te horen over de grote ambities van de minister, maar die blijken geenszins realistisch. Ook de aangekondigde aanpassing van het vervoersplan is totaal onrealistisch. Er is immers geen rollend materieel, er is geen operationeel personeel en er is geen draagvlak voor. Beloofde oplossingen blijven uit en het personeel zit nu al op zijn tandvlees.

De middelen die op korte termijn worden uitgetrokken voor het spoor, zijn volgens mevrouw Dutordoir trouwens onvoldoende om de huidige problemen op te lossen.

01.11 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Vandaag wordt 1 op 30 treinen afgeschaft. Ondertussen blijft de minister zijn klassieke verhaaltje vertellen over zijn investeringen en schuift hij alle schuld voor de huidige problemen af op de vorige regering. Nochtans is hij nu toch al 4 jaar verantwoordelijk voor het departement.

Ik heb het gevoel dat de minister de cri de cœur van het personeel niet heeft begrepen. Hij spreekt over efficiëntie, maar misschien moet hij eerst eens een efficiëntie-oefening doorvoeren aan de top, door de twee bedrijven opnieuw te laten fuseren. Ook de vakbonden wensen dat. Met de huidige plannen zal de werkdruk voor het personeel nog toenemen.

En Angleterre, les guichets de gare ont été rouverts grâce au combat du personnel. Dans notre pays aussi, le personnel fera en sorte d'améliorer le service pour les voyageurs ainsi que ses propres conditions de travail.

01.12 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Vous vous donnez les moyens de réaliser vos grandes ambitions pour le rail, sur le plan financier et humain. Votre porte est ouverte au dialogue, même si la balle est dans le camp des CEO. Aucun reproche n'est adressé au ministre par les patrons ou les syndicats. Le personnel est la pierre angulaire de la SNCB. Hormis des horaires difficiles, il doit parfois faire face à la violence. Les navetteurs ne doivent pas se décourager, car de nombreux trains rouleront.

01.13 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre désire accroître l'offre de trains alors que le personnel est insuffisant pour concrétiser cette idée. Il s'ensuit un nombre de suppressions encore plus important et des statistiques de ponctualité extrêmement mauvaises, qui n'empêchent cependant pas le ministre de poursuivre imperturbablement sur sa lancée. Il attribue tous les problèmes au précédent gouvernement, alors qu'il impose lui-même un plan de transport que la SNCB ne peut réaliser. Par conséquent, la situation ne fera qu'empirer au cours des prochains mois et des prochaines années. Le ministre a voulu mettre en place la plus grande offre ferroviaire de tous les temps, mais en pratique, il se heurte à un nombre record de retards et de suppressions de trains. Tant les voyageurs que le personnel en ont plus qu'assez. En désespoir de cause, je demande au ministre de changer son fusil d'épaule.

01.14 Jef Van den Bergh (cd&v): Les 52 % de trains IC annoncés circuleront-ils effectivement demain et après-demain? La communication sera-t-elle claire à ce sujet? Le ministre n'a pas répondu à ces questions.

Hier, dans l'émission *Terzake*, Mme Dutordoir a admis que la qualité du transport ferroviaire s'était dégradée ces 12 derniers mois et que le système était sous pression. Je suis très étonné que la SNCB entende toujours élargir son offre à partir du 11 décembre, alors qu'elle ne parvient même pas à assurer l'offre actuelle. Les chiffres de l'absentéisme montrent que le personnel est sous pression. Des solutions doivent être recherchées avant que le système ne subisse une pression encore plus forte.

Le ministre se dit compréhensif à l'égard du

In Engeland heeft men de stationsloketten opnieuw geopend dankzij de strijd van het personeel. Het personeel zal er ook hier voor zorgen dat er een betere dienstverlening komt voor de reizigers evenals een betere job voor henzelf.

01.12 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): U trekt de nodige middelen uit om uw grote ambities voor het spoor te verwezenlijken, zowel op financieel als personeel vlak. U bent bereid in dialoog te gaan, ook al ligt de bal in het kamp van de CEO's. Er wordt de minister niets verweten door de spoorbazen of de vakbonden. Het personeel is de hoeksteen van de NMBS. Afgezien van moeilijke uurroosters krijgt het soms te maken met geweld. De pendelaars moeten de moed niet laten zakken, want er zullen heel wat treinen rijden.

01.13 Tomas Roggeman (N-VA): De minister wil het treinaanbod wel verhogen, maar er is daarvoor onvoldoende personeel. Dat leidt tot een grotere uitval en tot barslechte stiptheidscijfers, maar toch doet de minister gewoon voort. Alle problemen wijt hij aan de vorige regering, terwijl hij zelf aan de NMBS een vervoersplan oplegt dat de NMBS onmogelijk kan uitvoeren. Hierdoor zal de toestand in de komende maanden en jaren alleen maar verslechteren. De minister wou het grootste spooraanbod ooit realiseren, maar in de praktijk kampt hij met een recordaantal vertragingen en voortdurend afgeschafte treinen. De reizigers en het personeel zijn dat echt beu. Ik roep, tegen beter weten in, de minister op om alsnog het geweer van schouder te veranderen.

01.14 Jef Van den Bergh (cd&v): Zal 52 % van de IC-treinen morgen en overmorgen effectief rijden? Zal daarover op een heldere en duidelijke manier worden gecommuniceerd? Op die vragen heeft de minister niet geantwoord.

Mevrouw Dutordoir gaf gisteren in *Terzake* toe dat de kwaliteit van het spoorvervoer de afgelopen 12 maanden is achteruitgegaan en dat het systeem onder druk staat. Het verbaast mij zeer dat de NMBS haar aanbod vanaf 11 december nog steeds wil uitbreiden, terwijl men vandaag niet eens het huidige aanbod kan waarmaken. De absentiescijfers tonen aan dat het personeel onder druk staat. Daarvoor moeten eerst oplossingen worden gezocht alvorens het systeem nog verder onder druk te zetten.

De minister heeft begrip voor de zware uurroosters

personnel qui fait face à des horaires chargés, mais il souhaite tout de même ajouter des trains tôt le matin et tard le soir. Les horaires de travail seront ainsi encore plus lourds. Cette augmentation de l'offre serait possible si les effectifs de personnel étaient suffisants, mais ce n'est tout simplement pas le cas à l'heure actuelle. C'est pourquoi je plaide pour une mise en attente de l'élargissement de l'offre. Le service actuel doit d'abord pouvoir être assuré de manière qualitative.

01.15 Josy Arens (Les Engagés): Vous n'avez pas changé de disque, moi non plus. Ambition Gilkinet: formidable! Moyens Gilkinet: fort minables! Nous sommes d'accord en ce qui concerne l'augmentation de l'offre. C'est ce qui a déclenché le mouvement que nous allons vivre à présent et dans une quinzaine de jours, si rien n'évolue d'ici là.

Vous répétez que vos prédécesseurs n'en ont pas fait assez. Sachez que c'est également votre cas sous cette législature.

J'ai été étonné de ne pas entendre le mot "vision" que vous prononciez si souvent. Je constate que vous n'en avez plus.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions jointes n^{os} 55038817C et 55038818C de Mme De Jonge sont transformées en questions écrites.

02 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La couverture mobile dans les trains" (55038953C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accès à l'internet mobile à bord des trains" (55039606C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre n'est pas favorable au wifi gratuit dans les trains. Je préfère également un train ponctuel sans internet, qu'un train supprimé avec wifi gratuit. En principe, l'ensemble de notre territoire est couvert par la plupart des opérateurs. Cependant, un wagon de train agit comme une cage de Faraday, empêchant la réception de signaux numériques. À cela s'ajoutent les normes strictes en matière de rayonnement, surtout en Région de Bruxelles-Capitale. La SNCB souhaite augmenter la puissance du signal dans les trains par le biais d'un traitement spécial des vitres des trains.

Le ministre peut-il nous expliquer en quoi consiste

van het personeel, maar toch wil hij extra treinen toevoegen in de vroege en late uren. Daardoor zullen die uurroosters nog zwaarder worden. Met voldoende personeel zou dat mogelijk zijn, maar dat is er vandaag gewoonweg niet. Daarom pleit ik ervoor om de uitbreiding van de dienstverlening on hold te zetten. Eerst moet de huidige dienstverlening op een kwaliteitsvolle manier kunnen worden verzekerd.

01.15 Josy Arens (Les Engagés): U draait nog steeds dezelfde riedel af en ik zal dus uw voorbeeld volgen. Gilkinets ambitie: formidabel! Gilkinets middelen: zeer deplorabel! We zijn het met elkaar eens wat de verbetering van het aanbod betreft. Dat heeft echter geleid tot de stakingsacties die nu en over een tweetal weken zullen doorgaan, indien er in de tussentijd niets verandert.

U herhaalt steeds weer dat uw voorgangers onvoldoende inspanningen geleverd hebben. Hetzelfde kan gezegd worden over uw verwezenlijkingen tijdens deze legislatuur.

Tot mijn verbazing heb ik het door u zo vaak gebezigde woord 'visie' dit keer niet gehoord. Ik stel vast dat u geen visie meer hebt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55038817C en 55038818C van mevrouw De Jonge worden omgezet in schriftelijke vragen.

02 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Mobiël bereik op de trein" (55038953C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Mobiël internet op de trein" (55039606C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): De minister is geen voorstander van gratis wifi op de trein. Ikzelf heb ook liever een stipte trein zonder internet, dan een afgeschafte trein met gratis wifi. In principe is heel ons grondgebied gedekt door de meeste operatoren. Een treinstel fungeert echter als een kooi van Faraday waardoor de ontvangst van digitale signalen wordt verhinderd. Daarnaast zijn er de strenge stralingsnormen, zeker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De NMBS wil via decoating van de treinramen de signaalsterkte in de treinen doen toenemen.

Kan de minister dit toelichten? Kunnen

ce traitement? Des amplificateurs de signaux peuvent-ils éventuellement contribuer à résoudre le problème?

Président: Jean-Marc Delizée.

02.02 Marianne Verhaert (Open Vld): La SNCB planche depuis longtemps sur une meilleure réception pour les GSM à bord des trains, entre autres grâce au développement de vitres spécialement prévues à cet effet. Pour les voitures M6 et M7, la procédure d'achat des vitres enduites a déjà débuté. Il était également prévu d'évaluer si le vitrage du matériel existant pourrait être adapté. En sait-on déjà plus à ce propos?

Par ailleurs, la ministre De Sutter projette également de renforcer la couverture réseau le long des voies de chemin de fer. La SNCB est-elle associée à ce projet?

La SNCB analyse-t-elle la satisfaction de sa clientèle à propos de la connectivité à bord des trains?

02.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Il ressort d'essais comparatifs que le *decoating* améliore l'échange de données et donc l'expérience de voyage dans les zones sans couverture GSM. Depuis novembre 2022, cela fait partie de l'équipement standard des nouvelles voitures M7. Parmi les 312 voitures M7 actuelles, 22 % disposent de vitres ayant fait l'objet d'un tel traitement. Les voitures N6 sont actuellement équipées de telles vitres lors de la révision à mi-vie de la flotte. Des essais concluants ont également été réalisés à l'aide d'un traitement ultérieur du vitrage standard intégré. La piste des amplificateurs de signaux a entre-temps été abandonnée.

Je suis personnellement associé au projet de la ministre De Sutter visant à renforcer la réception de réseau le long des lignes de chemin de fer. Ce projet est en bonne voie.

La SNCB réalise très régulièrement des enquêtes de satisfaction auprès des voyageurs, mais jusqu'à présent, la connectivité n'a pas été examinée spécifiquement dans ce contexte.

02.04 Tomas Roggeman (N-VA): Les navetteurs doivent évidemment pouvoir travailler dans le train. Le *decoating* est une bonne technique, mais le nouveau matériel roulant n'est pas déployé dans les zones rurales où le problème est le plus important. Pour ce qui est de l'application de cette technique lors de la révision des voitures M6, il est déjà question d'un horizon d'investissement à dix ans.

signaalversterkers eventueel soelaas bieden?

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

02.02 Marianne Verhaert (Open Vld): De NMBS werkt al een tijdje aan een betere gsm-ontvangst in de trein, onder andere door de ontwikkeling van speciaal ontworpen ruiten. Voor de M6- en M7-rijtuigen werd het aankoopproces voor gecoate ramen al opgestart. Er zou ook bekeken worden of de beglazing van het bestaande materieel kan worden aangepast. Is daarover al meer geweten?

Daarnaast is er het project van minister De Sutter om de netwerkontvangst langs spoorlijnen te versterken. Wordt de NMBS hierbij betrokken?

Onderzoekt de NMBS de reizigerstevredenheid over de connectiviteit op de trein?

02.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Uit vergelijkende tests blijkt dat decoating de data-uitwisseling en dus de reiservaring in zones rond gsm-bereik verbetert. Sinds november 2022 behoort dit tot de standaarduitrusting van de nieuwe M7-rijtuigen. Van de huidige 312 M7-rijtuigen beschikt 22 % over decoated ramen. De N6-rijtuigen worden momenteel uitgerust met decoated ramen tijdens de midliferevisie van de vloot. Er gebeurden ook succesvolle tests met een nabehandeling van de ingebouwde standaardbeglazing. Het denkspoor van de signaalversterkers werd ondertussen verlaten.

Ik ben persoonlijk betrokken bij het project van minister De Sutter om de netwerkontvangst langs de spoorlijnen te versterken. Dit project loopt goed.

De NMBS onderzoekt zeer regelmatig de tevredenheid van de reizigers, maar tot nu toe werd in die context de connectiviteit nog niet specifiek onder de loep genomen.

02.04 Tomas Roggeman (N-VA): Pendelaars moeten natuurlijk kunnen werken op de trein. Decoating is een goede zaak, maar de nieuwe treinstellen worden niet ingezet in landelijke gebieden waar het probleem het grootst is. Met de ingreep bij de revisie van de M6-treinstellen spreken we al snel over een investeringshorizon van een decennium.

Il est urgent d'exploiter l'avantage concurrentiel potentiel du train, sous peine de nuire au transfert modal.

02.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Je n'ai pas entendu beaucoup de nouvelles. Je me réjouis du fait que 22 % des voitures M7 circulent avec un vitrage auquel la technique du *decoating* a été appliquée, mais la situation demeure problématique dans les zones rurales.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'état de la situation en ce qui concerne la nouvelle loi sur la suppression de passages à niveau" (55038969C)
- **Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "La nouvelle loi sur la fermeture de passages à niveau" (55039599C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Pour d'obscures raisons, la nouvelle loi sur la suppression des passages à niveau n'a été publiée au *Moniteur belge* que six mois plus tard, soit le 26 mai 2023. Le 14 juin, le ministre a déclaré qu'il n'avait pas attendu la publication de la loi pour élaborer les arrêtés royaux et les arrêtés d'exécution nécessaires, mais il n'y en a toujours aucune trace jusqu'à présent.

Quel est l'état de la situation? Qu'a entrepris Infrabel entre-temps afin de se conformer à la nouvelle loi?

03.02 Marianne Verhaert (Open Vld): La nouvelle loi sur la suppression des passages à niveau permet aux communes d'avoir pleinement leur mot à dire dans les décisions. Les communes sont tenues de formuler un avis et Infrabel doit fournir une réponse motivée aux objections des administrations locales. Des arrêtés royaux sont nécessaires à la mise en application de la loi.

Quel est l'état d'avancement de ces arrêtés royaux? Qu'en est-il de l'élaboration de la procédure de recours administratif ainsi que des règles relatives à la demande d'avis et à l'enquête publique? Entre-temps, trois affaires ont été portées devant la Cour constitutionnelle. Le ministre peut-il en dire davantage à ce sujet?

03.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Dans le cadre de la procédure légale, il a été demandé par écrit aux gouvernements régionaux d'émettre un avis. Le délai de réponse courait jusqu'au 8 octobre 2023. La Région flamande nous a envoyé une réponse dans ce délai, la Région de

We moeten dringend het potentiële concurrentievoordeel van de trein benutten, anders dreigt dit een nadeel te zijn voor de modal shift.

02.05 Marianne Verhaert (Open Vld): Ik heb weinig nieuws gehoord. Het is goed dat al 22 % van de M7-treinstellen met decoated ramen rondrijden, maar de rurale gebieden blijven alsnog een probleem.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "De stand van zaken van de nieuwe wet op de sluiting van overwegen" (55038969C)
- **Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "De nieuwe wet op de sluiting van overwegen" (55039599C)

03.01 Tomas Roggeman (N-VA): Om onduidelijke redenen raakte de nieuwe wet rond de sluiting van de overwegen pas na een half jaar, op 26 mei 2023, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*. Op 14 juni zei de minister dat hij daar niet op had gewacht om de nodige KB's en uitvoeringsbesluiten op te stellen, maar tot dusver hebben we nog steeds niets gezien.

Wat is de stand van zaken? Op welke manier conformeert Infrabel zich intussen aan de nieuwe wet?

03.02 Marianne Verhaert (Open Vld): De nieuwe wet over de sluiting van de overwegen geeft de gemeenten een volwaardige stem in de beslissing. De gemeenten moeten een advies uitbrengen en Infrabel moet een gemotiveerd antwoord geven op de bezwaren van de lokale besturen. Om de wet in werking te laten treden zijn er KB's nodig.

Wat is de stand van zaken? Hoever staat het met de opmaak van de procedure voor een administratief beroep en met de regels voor de adviesvraag en het openbaar onderzoek? Er lopen ondertussen ook drie zaken bij het Grondwettelijk Hof. Kan de minister daarover meer kwijt?

03.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In het kader van de wettelijke procedure werden de gewestregeringen aangeschreven met het verzoek een advies te geven. De antwoordtermijn liep tot 8 oktober 2023. Het Vlaams Gewest heeft ons binnen die termijn een antwoord bezorgd, het

Bruxelles-Capitale nous a indiqué que l'avis serait disponible à la fin du mois et la Région wallonne n'a pas répondu. Le gouvernement flamand a demandé une concertation pour aborder certaines ambiguïtés de la procédure. Cette concertation sera organisée. Après les discussions avec les régions, un nouvel avis du Conseil d'État devra être demandé et d'éventuels ajustements suivront.

Trois recours en annulation de la loi sont en cours devant la Cour constitutionnelle. Les trois affaires sont pendantes.

Je continue de soutenir cette législation.

03.04 Tomas Roggeman (N-VA): La loi n'est peut-être pas parfaite, mais elle est en tout état de cause préférable à l'absence actuelle de procédure. J'espère que les nouvelles règles pourront entrer en vigueur dans un avenir proche.

L'incident est clos.

04 Question de Malik Ben Achour à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La reconnaissance des permis de conduire délivrés par l'Irak et la Syrie" (55039041C)

04.01 Malik Ben Achour (PS): *Je me suis rendu à la régionale verviétoise de l'association Lire et Ecrire. Parmi les apprenants, un certain nombre d'étrangers cherchent à acquérir une connaissance suffisante de notre langue afin notamment de passer le permis de conduire, étape importante pour trouver un emploi.*

En ce qui concerne les permis non européens, il est nécessaire de procéder à un échange avec un permis belge à l'administration communale. Cela peut se faire lorsque la Belgique dispose d'un accord diplomatique de reconnaissance avec le pays concerné. Pour tous les autres cas, il faut repasser les épreuves. Les personnes que j'ai rencontrées perçoivent ces disparités comme une loterie injuste.

Ces gens sont aptes et veulent travailler.

Quels sont les critères qui motivent la Belgique à passer des accords avec certains pays plutôt qu'avec d'autres, en particulier l'Irak et la Syrie? Des évolutions peuvent-elles être espérées dans un avenir proche?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La loi prévoit deux cas pour la reconnaissance d'un permis national étranger non européen.

Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft laten weten dat het advies er tegen het einde van de maand zal zijn en het Waals Gewest heeft niet gereageerd. De Vlaamse regering vroeg overleg over enkele onduidelijkheden in de procedure. Dat overleg zal worden georganiseerd. Na de besprekingen met de gewesten moet nog een advies van de Raad van State worden gevraagd en volgen er eventueel nog aanpassingen.

Er lopen drie beroepen tot vernietiging van de wet bij het Grondwettelijk Hof. De drie zaken zijn in behandeling.

Ik blijf achter deze wetgeving staan.

03.04 Tomas Roggeman (N-VA): De wet is misschien niet perfect, maar alleszins beter dan de huidige situatie waarin er helemaal geen procedure is. Ik hoop dat de nieuwe regels binnen afzienbare tijd in werking kunnen treden.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Malik Ben Achour aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De erkenning van door Irak en Syrië uitgereikte rijbewijzen" (55039041C)

04.01 Malik Ben Achour (PS): *Ik bracht recent een bezoek aan de gewestelijke afdeling van de vereniging Lire et Ecrire in Verviers. Onder de cursisten waren er ook vreemdelingen die voldoende kennis van onze taal willen verwerven om hun rijbewijs te halen, wat een belangrijke stap is in de zoektocht naar werk.*

Wie over een niet-Europees rijbewijs beschikt, moet dat bij de gemeentelijke administratie laten omwisselen tegen een Belgisch rijbewijs. Dat is mogelijk wanneer België met het betrokken land een diplomatiek akkoord tot erkenning gesloten heeft. In alle andere gevallen moeten er opnieuw rijexamens afgelegd worden. De mensen die ik ontmoet heb, beschouwen die ongelijke behandeling als een onrechtvaardige loterij.

Deze mensen zijn arbeidsgeschikt en willen werken.

Op grond van welke criteria sluit België met bepaalde landen wel en met andere landen, met name Irak en Syrië, geen akkoorden? Mogen er wat dat betreft in de nabije toekomst veranderingen verwacht worden?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De wet voorziet in twee gevallen waarin een door een niet-EU-lidstaat uitgereikt nationaal rijbewijs erkend kan

worden.

Le premier cas est la conformité du permis de conduire à la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 ou la Convention de Genève du 19 septembre 1949.

Si un État souhaite faire reconnaître son permis de conduire en Belgique, il doit en transmettre le spécimen qui sera analysé afin d'en vérifier la conformité et dans l'affirmative, il sera transmis à la police qui mettra à jour la liste du SPF Mobilité.

Il n'y a pas de possibilité de refuser la reconnaissance d'un permis de conduire étranger pour autant qu'il soit conforme et authentifiable.

L'Irak est partie à la Convention de Vienne depuis 2017 mais aucun spécimen n'a été transmis à mon administration.

Le deuxième cas est un accord bilatéral conclu entre l'État et la Belgique. Les anciens accords bilatéraux (les premiers ayant été conclus en 1960) ont été conclus à une époque où la matière des permis de conduire n'était pas aussi centrale qu'actuellement.

Depuis les années 2000, mon administration analyse les opportunités de conclure un accord bilatéral avec un État non signataire d'une des conventions sur base d'un nombre de critères.

Les critères pris en compte sont principalement la comparaison des statistiques de sécurité routière entre l'État et la Belgique, notamment la comparaison des équivalences entre catégories étrangères et belges, la façon dont le permis de conduire est obtenu et des indicateurs liés à la corruption. C'est sur cette base qu'un accord bilatéral est accepté ou pas.

04.03 Malik Ben Achour (PS): Votre réponse ne précise rien concernant la détention d'un permis poids lourds à l'étranger. On connaît les problèmes de pénurie en matière de transport routier.

04.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): Soit le permis correspond aux standards acceptés, soit il y a une convention bilatérale, mais celle-ci n'est signée que si les standards du pays sont proches des nôtres en matière de sécurité routière.

Il leur reste toujours la possibilité de repasser leur permis poids lourds ici.

In het eerste geval betreft het een rijbewijs dat in overeenstemming is met het Verdrag van Wenen van 8 november 1968 of het Verdrag van Genève van 19 september 1949.

Landen die hun rijbewijs in België willen laten erkennen, moeten een specimen opsturen waarvan de conformiteit nagekeken wordt. Als het conform is, wordt het aan de politie bezorgd, die vervolgens de lijst van de FOD Mobiliteit bijwerkt.

De erkenning van een buitenlands rijbewijs kan niet geweigerd worden voor zover het conform is en de authenticiteit ervan geverifieerd kan worden.

Irak is sinds 2017 partij bij het Verdrag van Wenen, maar mijn administratie heeft nog geen specimen ontvangen.

In het tweede geval is er een bilateraal akkoord tussen het land in kwestie en België. De oude bilaterale akkoorden (waarvan de eerste dateren uit 1960) werden gesloten in een tijd waarin het rijbewijs niet zo een belangrijk thema was als vandaag.

Sinds de jaren 2000 hanteert mijn administratie een aantal criteria om te bepalen of er een bilateraal akkoord gesloten kan worden met een Staat die geen partij is bij een van de verdragen.

De criteria die in aanmerking worden genomen zijn voornamelijk de vergelijking van de verkeersveiligheidscijfers van het land in kwestie met de Belgische statistieken, in het bijzonder de vergelijking van overeenkomstige buitenlandse en Belgische gegevens, de manier waarop het rijbewijs gehaald wordt en indicatoren die op corruptie kunnen wijzen. Op basis daarvan kan er een bilateraal akkoord gesloten worden, of niet.

04.03 Malik Ben Achour (PS): U hebt in uw antwoord niets gezegd over houders van een buitenlands rijbewijs voor zware vrachtwagens. Het is algemeen bekend dat vrachtwagenchauffeur een knelpuntberoep is.

04.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ofwel beantwoordt het rijbewijs aan de aanvaarde standaarden, ofwel is er een bilaterale overeenkomst, maar die wordt enkel ondertekend als de verkeersveiligheidsstandaarden van het land in kwestie nauw bij de onze aansluiten.

De betrokkenen hebben altijd de mogelijkheid om hun rijbewijs voor vrachtwagens hier opnieuw te behalen.

04.05 Malik Ben Achour (PS): C'est très lourd et très cher en Belgique.

04.06 Georges Gilkinet, ministre (en français): Ce coût appelle des aides spécifiques. Il y a en effet pénurie.

L'incident est clos.

05 Question de Patrick Prévot à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transport de marchandises via la ligne ferroviaire 287 Ath-Ghislenghien" (55039025C)

05.01 Patrick Prévot (PS): *En janvier 2022, vous réfutiez les rumeurs de fermeture de la ligne 287 reliant Ath à Ghislenghien. Vous vous inquiétiez néanmoins de l'absence de trafic de marchandises sur cette ligne et entendiez réfléchir avec les acteurs concernés à des solutions pour relancer l'activité.*

Où en est le trafic de marchandises sur cette ligne? Quelles solutions avez-vous trouvées pour relancer l'activité? Des pistes sont-elles retenues ou analysées? Quelles avancées ont-elles été réalisées dans le cadre du masterplan fret?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Il n'y a pas de demande pour une reprise de trafic immédiate sur la ligne 287, mais le dossier fait l'objet d'une grande attention et des pistes sont analysées pour réactiver le trafic. Aucune n'a été rejetée pour l'instant.

Mon ambition est de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030. Infrabel est en contact avec des industriels de la région qui envisagent de reprendre le transport de marchandises par train. Nous sommes optimistes quant à la future reprise du trafic. Nous nous assurons que les voies soient disponibles et que le gestionnaire d'infrastructures fasse sa part du travail.

05.03 Patrick Prévot (PS): Malgré l'absence de demande immédiate, je me réjouis que le dossier fasse l'objet d'une attention particulière. Le gouvernement veut intensifier le transport de marchandises par voie ferroviaire. J'espère que ce dossier trouvera une issue favorable.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de - Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM

04.05 Malik Ben Achour (PS): Dat is in ons land een erg zware en erg dure procedure.

04.06 Minister Georges Gilkinet (Frans): Vanwege dat hoge kostenplaatje zijn er specifieke steunmaatregelen nodig. Vrachtwagenchauffeur is inderdaad een knelpuntberoep.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Patrick Prévot aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het goederenvervoer via spoorlijn 287 Aat-Ghislenghien" (55039025C)

05.01 Patrick Prévot (PS): *In januari 2022 hebt u de geruchten over de sluiting van lijn 287 tussen Aat en Ghislenghien de kop ingedrukt. U toonde zich echter bezorgd over het gebrek aan goederenvervoer op die lijn en u was van plan om samen met de stakeholders oplossingen te zoeken om die activiteit een nieuwe impuls te geven.*

Hoe staat het met het goederenvervoer op die lijn? Welke oplossingen hebt u bedacht om die activiteit nieuw leven in te blazen? Hebt u oplossingen gevonden of onderzocht? Welke vooruitgang werd er geboekt in het kader van het masterplan voor het goederenvervoer?

05.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Er is geen vraag naar een onmiddellijke hervatting van het goederenverkeer op lijn 287, maar het dossier geniet veel aandacht en er worden mogelijkheden onderzocht om het verkeer weer op gang te brengen. Er werd nog geen enkele mogelijkheid verworpen.

Het is mijn ambitie om het goederenvolume dat per spoor vervoerd wordt tegen 2030 te verdubbelen. Infrabel staat in contact met industriëlen uit de regio die overwegen opnieuw goederen per spoor te laten vervoeren. We zijn optimistisch over de toekomstige hervatting van het verkeer. We zorgen ervoor dat de sporen beschikbaar zijn en dat de infrastructuurbeheerder zijn steentje bijdraagt.

05.03 Patrick Prévot (PS): Hoewel er geen vraag naar een onmiddellijke hervatting is, verheugt het me dat het dossier bijzondere aandacht krijgt. De regering wil het goederenvervoer per spoor intensiveren. Ik hoop dat dit dossier tot een goed einde gebracht wordt.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van - Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM

Mobilitéé) sur "Le recours à la consultance à la SNCB et chez Infrabel" (55039085C)

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les flux financiers chez Ypto" (55039086C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Les marchés publics d'Ypto, filiale de la SNCB" (55039127C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "L'audit interne portant sur le contrat conclu avec la société informatique de M. Aghassi" (55039128C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le contrat entre Ypto et M. Aghassi" (55039129C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le contrat de prestation de services entre la SNCB et Ypto" (55039130C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le contrat entre Ypto et M. Aghassi (1)" (55039132C)

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "Le cadre du personnel de Ypto" (55039135C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La consultance à la SNCB et chez Infrabel" (55039780C)

Mobiliteit) over "Het beroep op consultancy bij de NMBS en Infrabel" (55039085C)

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiële stromen bij Ypto" (55039086C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De openbare aanbestedingen van NMBS-dochterfirma Ypto" (55039127C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De interne audit in verband met de overeenkomst met het IT-bedrijf van de heer Aghassi" (55039128C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tussen Ypto en Dhr. Aghassi" (55039129C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverleningsovereenkomst tussen de NMBS en Ypto" (55039130C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overeenkomst tussen Ypto en de heer Aghassi (1)" (55039132C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het personeelskader van Ypto" (55039135C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Consultancy bij de NMBS en Infrabel" (55039780C)

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Ypto est une filiale de la SNCB qui aurait octroyé, il y a quelques années, un contrat de plusieurs millions d'euros sans appel d'offres, ce qui est illégal. À combien de reprises la SNCB et Infrabel ont-elles fait appel à des bureaux d'étude et à des consultants externes? Dans quelles conditions la SNCB et Infrabel décident-elles de recueillir une expertise externe? Quels critères appliquent-elles à cet égard? Quelle est la position du ministre en la matière?

Il ressort des derniers comptes annuels d'Ypto que 55,5 millions d'euros des 88,5 millions d'euros de coûts opérationnels ont été réservés pour la rémunération d'un sous-traitant. Le ministre peut-il donner plus d'explications sur cette transaction? Qui est ou était responsable, au sein d'Ypto, de l'octroi de marchés hors procédure?

06.02 Frank Troosters (VB): Le ministre peut-il fournir un aperçu détaillé du nombre de marchés publics qui ont été organisés par Ypto au cours de la période 2010-2022? L'obligation de déclaration a-t-elle été respectée pour les marchés publics dont la valeur était supérieure au seuil européen? Dans la négative, quelles mesures la SNCB prendra-t-elle pour s'assurer que les règles imposées seront respectées à l'avenir?

06.01 Tomas Roggeman (N-VA): Ypto is een dochteronderneming van de NMBS die enkele jaren geleden een miljoenencontract zou hebben toegekend zonder openbare aanbesteding, wat illegaal is. Hoeveel keer deden de NMBS en Infrabel een beroep op externe onderzoeksbureaus en consultants? Onder welke voorwaarden beslissen de NMBS en Infrabel om externe expertise in te winnen? Welke criteria hanteren ze daarbij? Wat is het standpunt van de minister ter zake?

Uit de recentste jaarrekening van Ypto blijkt dat van de 88,5 miljoen euro aan bedrijfskosten er 55,5 miljoen euro was voorbehouden voor de vergoeding van een onderaanneming. Kan de minister die transactie toelichten? Wie is of was verantwoordelijk bij Ypto voor het toekennen van opdrachten buiten procedure?

06.02 Frank Troosters (VB): Kan de minister een gedetailleerd overzicht geven van het aantal overheidsopdrachten dat Ypto in de periode 2010-2022 heeft uitgeschreven? Werd voor overheidsopdrachten waarbij de Europese drempelwaarde was overschreden, de meldingsplicht gerespecteerd? Indien niet, welke maatregelen zal de NMBS nemen om te verzekeren dat de opgelegde regels in de toekomst wel worden nageleefd?

Qui a donné l'ordre de réaliser un audit interne sur l'élaboration du contrat? Quand cet ordre a-t-il été donné? Pour quelle raison concrète? Quel est l'objet de cet examen? Combien de personnes ont été associées à la réalisation de l'audit? Quand et de quelle manière pourrions-nous prendre connaissance des résultats de l'examen? Le rapport intégral sera-t-il mis à la disposition du public ou de la commission de la Mobilité?

Puis-je consulter le contrat conclu entre Ypto et l'entreprise informatique de M. Aghassi? Quels organes ou quelles personnes au sein du Groupe SNCB ont été informés de ce contrat? Qui a signé le contrat au nom d'Ypto et/ou du Groupe SNCB?

De quelle manière le contrat a-t-il été attribué à l'entreprise? S'agissait-il d'un marché public? Puis-je consulter le cahier des charges de l'appel d'offres et le rapport d'attribution? Le contrat est-il renouvelable? Dans l'affirmative, à partir de quand peut-il être renouvelé? Puis-je également obtenir une liste de toutes les modifications apportées à ce contrat? Ou le ministre peut-il confirmer que les prestations se font toujours sur la base du contrat initial?

Puis-je avoir accès à toutes les factures, à tous les services fournis et à tous les défraiements perçus par Ypto ou un autre organe au sein du Groupe SNCB au nom de la société informatique de M. Aghassi?

Puis-je obtenir un aperçu de l'évolution des effectifs d'Ypto et de leur rémunération, avec une répartition entre le personnel interne et le personnel externe? Combien de contractuels et de statutaires la filiale occupait-elle par an? Le ministre peut-il fournir un aperçu de la totalité des charges salariales annuelles du personnel interne et des collaborateurs externes?

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Pourquoi la SNCB et Infrabel refusent-elles de communiquer des informations sur leurs missions de consultance? Ont-elles quelque chose à cacher? Le ministre a-t-il accès aux dépenses liées aux missions de consultance des entreprises publiques ferroviaires? Dans l'affirmative, souhaite-t-il partager ces informations avec nous? Comment évalue-t-il lui-même ces dépenses?*

06.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Comme je l'ai déjà dit, la CEO de la SNCB et moi-

Wie gaf de opdracht om een interne audit te doen naar de totstandkoming van de overeenkomst? Wanneer gebeurde dat? Wat was de concrete aanleiding? Wat is de scope van het onderzoek? Hoeveel personen waren betrokken bij de uitvoering van de audit? Wanneer en op welke wijze zullen wij kennis kunnen nemen van de onderzoeksresultaten? Zal het volledige rapport ter beschikking worden gesteld van het publiek of van de commissie voor Mobiliteit?

Kan ik inzage krijgen in de overeenkomst van Ypto met het IT-bedrijf van de heer Aghassi? Welke organen of personen binnen de NMBS-Groep werden op de hoogte gebracht van deze overeenkomst? Wie heeft de overeenkomst namens Ypto en/of de NMBS-Groep ondertekend?

Op welke wijze werd de overeenkomst toegekend aan het bedrijf? Gebeurde dat via een openbare aanbesteding? Kan ik inzage krijgen in het bestek van de aanbesteding en het toewijzingsrapport? Gaat het om een hernieuwbare overeenkomst? Indien ja, na welke periode is een hernieuwing mogelijk? Kan ik ook een overzicht krijgen van alle aanpassingen aan de overeenkomst? Of kan de minister bevestigen dat de dienstverlening nog steeds gebeurt op basis van de originele overeenkomst?

Kan ik inzage krijgen in alle facturen, verleende diensten en kostenvergoedingen die Ypto of een ander orgaan binnen de NMBS-Groep ontving namens het IT-bedrijf van de heer Aghassi?

Kan ik een overzicht krijgen van de evolutie van het aantal personeelsleden en de bezoldiging van het personeel bij Ypto, met een onderverdeling tussen interne en externe medewerkers? Hoeveel contractuele en statutaire medewerkers waren er jaarlijks aan de slag? Kan de minister een overzicht geven van de totale loonlasten per jaar voor interne en externe medewerkers?

06.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Waarom willen de NMBS en Infrabel geen informatie over hun consultancyopdrachten vrijgeven? Hebben ze dan iets te verbergen? Heeft de minister inzage in de uitgaven voor consultancyopdrachten bij de openbare spoorbedrijven? Zo ja, wil hij die informatie met ons delen? Hoe beoordeelt hij zelf die uitgaven?*

06.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Zoals ik al eerder in dit verband heb verklaard, willen

même avons l'intention de faire toute la transparence sur ce dossier.

Fin juin 2023, le comité d'audit a décidé de faire réaliser un audit sur un contrat de services informatiques conclu en 2018 par la SA Ypto, la filiale informatique de la SNCB. Les conclusions ont été présentées au conseil d'administration le 1^{er} septembre 2023 et un communiqué de presse a été diffusé. Je ne puis m'exprimer davantage sur ce dossier étant donné que le parquet de Bruxelles a lancé une enquête à ce sujet début septembre.

La SNCB et Ypto, à l'instar de nombreuses entreprises, font appel à des services externes. Pour la SNCB, il s'agit de projets pour lesquels l'expertise nécessaire n'est pas disponible en interne ou de dossiers requérant un avis impartial ou neutre. La filiale Ypto fait également appel à des prestataires de services externes en régie afin de recueillir une expertise spécifique et de pouvoir faire appel aux profils adéquats dans un marché du travail en pénurie. Ypto augmentera la proportion de collaborateurs internes dans les années à venir. Par ailleurs, Ypto n'est pas une autorité administrative au sens de la loi de 1994.

La Cour des comptes mène une étude préliminaire sur les contrats de consultance conclus par les SPF au cours de la période 2020-2022 et sur les missions conclues antérieurement qui étaient toujours en cours de réalisation pendant cette période. Les entreprises ferroviaires, la SNCB, Infrabel et HN Rail fourniront les informations demandées à cette fin.

06.05 Tomas Roggeman (N-VA): Je n'attends pas du ministre de grandes déclarations sur des enquêtes en cours. Je souhaite tout simplement apprendre la vérité sur la situation au sein de ces entreprises publiques. C'est tout de même l'argent du contribuable qui est en jeu ici. Il s'agit peut-être du plus grand scandale ayant secoué les chemins de fer depuis des années. Le citoyen a droit à la clarté, mais on l'entrave. En tout cas, je ne lâcherai pas ce dossier!

06.06 Frank Troosters (VB): Cette réponse générale ne constitue évidemment pas une véritable réponse aux nombreuses questions. Toutes les questions spécifiques posées par les députés à ce sujet depuis des mois restent sans réponse. Ce n'est pas la première fois que la SNCB s'arroge une telle toute-puissance. Ce dossier sent vraiment mauvais. Tout cela a lieu avec de l'argent public, mais on empêche les parlementaires d'exercer leur fonction de contrôle. Il est inacceptable que le ministre contribue à faciliter cette entreprise.

de CEO van de NMBS en ikzelf volledige transparantie in dit dossier.

Eind juni 2023 besliste het auditcomité om een audit te laten uitvoeren over een IT-dienstverleningscontract van 2018, dat destijds werd gesloten door nv Ypto, het IT-filiaal van de NMBS. De conclusies daarvan werden op 1 september 2023 aan de raad van bestuur toegelicht en er werd een persbericht verstuurd. Begin september startte het parket van Brussel in dit verband een onderzoek, waardoor ik geen verdere verklaringen hierover kan afleggen.

De NMBS en Ypto doen, net zoals veel bedrijven, een beroep op externe dienstverlening. Voor de NMBS gaat het om projecten waarvoor intern niet de nodige expertise aanwezig is of met betrekking tot een onpartijdig of neutraal oordeel over bepaalde dossiers. Ook het filiaal Ypto doet een beroep op externe dienstverleners in regie om specifieke expertise in te winnen en om op een krappe arbeidsmarkt toch de juiste profielen te kunnen inschakelen. Ypto zal in de volgende jaren het aandeel interne medewerkers verhogen. Ypto is overigens geen administratieve overheid in de zin van de wet van 1994.

Het Rekenhof doet een voorstudie over de consultancycontracten die werden afgesloten door de FOD's in de periode 2020-2022 en over voorheen afgesloten opdrachten die in die periode nog in uitvoering waren. De spoorbedrijven, de NMBS, Infrabel en HN Rail zullen met het oog hierop de gevraagde informatie ter beschikking stellen.

06.05 Tomas Roggeman (N-VA): Ik verwacht van de minister geen grote verklaringen over lopende onderzoeken. Ik wil gewoon de feiten vernemen over de gang van zaken bij deze overheidsbedrijven waarbij er toch belastinggeld is betrokken. Dit is mogelijk het grootste schandaal in jaren bij de spoorwegen. De burger heeft recht op duidelijkheid, maar er worden stokken in de wielen gestoken. Ik laat dit dossier alvast niet los!

06.06 Frank Troosters (VB): Dit algemeen antwoord is natuurlijk geen echt antwoord op de vele vragen. Alle specifieke vragen die de parlementsleden al maandenlang hierover gesteld hebben, blijven onbeantwoord. Het is niet de eerste keer dat de NMBS zich een dergelijke almacht toe-eigent. Er hangt zonder meer een kwalijke geur rond heel dit dossier. Dit gebeurt allemaal met belastinggeld maar het wordt de parlementsleden onmogelijk gemaakt om hun controlefunctie uit te oefenen. Het is onaanvaardbaar dat de minister dit

mee faciliteert.

06.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La SNCB est une entreprise publique, et nous avons donc le droit d'obtenir les informations nécessaires. Tandis que le personnel mène des actions en raison de l'immense charge de travail, un consultant se fait rémunérer 2 200 euros par jour. Comment diable peut-on défendre cela?

L'incident est clos.

06.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De NMBS is een overheidsbedrijf en wij hebben dan ook het recht om de nodige informatie te krijgen. Terwijl het personeel actie voert wegens de torenhoge werkdruk krijgt een consultant een loon van 2.200 euro per dag. Hoe valt dat in godsnaam te verdedigen?

Het incident is gesloten.

07 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nominations au sein du conseil d'administration de la SNCB" (55039087C)

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): Dans le cadre d'une participation renforcée des régions à la SNCB, quatre personnes ont été déléguées au conseil d'administration le 1^{er} janvier 2017. Le mandat de ces quatre membres est arrivé à échéance le 1^{er} janvier 2023. Néanmoins, ils siègent toujours au conseil d'administration, mais sans mandat.

Pourquoi n'a-t-on pas encore pris d'arrêté royal pour déléguer de nouvelles personnes? En effet, les régions ont déjà désigné de nouveaux délégués. Quelle est la validité des décisions d'un conseil d'administration au sein duquel quatre personnes siègent sans mandat?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le Conseil des ministres décidera prochainement des nominations au conseil d'administration de la SNCB, notamment lorsque tous les candidats aux fonctions seront connus. En attendant, les décisions du conseil d'administration sont parfaitement valables.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Cette situation ne peut perdurer! Les régions ont désigné les successeurs depuis longtemps.

L'incident est clos.

07 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De benoemingen in de raad van bestuur van de NMBS" (55039087C)

07.01 Tomas Roggeman (N-VA): In het kader van een versterkte inspraak van de gewesten in de NMBS werden op 1 januari 2017 vier personen afgevaardigd in de raad van bestuur. Op 1 januari 2023 liep het mandaat van deze vier leden af. Zij zetelen echter nog steeds in de raad van bestuur, maar dan zonder mandaat.

Waarom is er nog geen KB genomen om nieuwe personen af te vaardigen? De gewesten hebben immers al nieuwe afgevaardigden aangeduid. Wat is de rechtsgeldigheid van de beslissingen van een raad van bestuur waarin er vier mensen zetelen zonder mandaat?

07.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De ministerraad zal binnenkort beslissen over de benoemingen in de raad van bestuur van de NMBS, met name zodra we alle kandidaten voor de functies kennen. In afwachting zijn de beslissingen van de raad van bestuur volkomen rechtsgeldig.

07.03 Tomas Roggeman (N-VA): Deze toestand kan toch niet blijven aanslepen! De gewesten hebben de opvolgers al lang geleden voorgedragen.

Het incident is gesloten.

08 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le raccordement du port de Bruxelles au réseau Infrabel" (55039091C)

08.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Le gouvernement fédéral et le gouvernement bruxellois ont conclu un accord en vue de reconnecter le port de Bruxelles au réseau ferroviaire belge.

Comment la prévision d'une diminution de 18 500 camions sur les routes bruxelloises a-t-elle été

08 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aansluiting van de Brusselse haven op het Infrabelnetwerk" (55039091C)

08.01 Pieter De Spiegeleer (VB): De federale en de Brusselse regering hebben een akkoord om de haven van Brussel opnieuw aan te sluiten op het Belgische spoorwagennet.

Hoe werd de prognose van 18.500 minder vrachtwagens op de Brusselse wegen berekend?

calculée? Pour quelles catégories de marchandises le port de Bruxelles pourra-t-il le plus faire usage du nouveau désenclavement du rail? Le ministre a-t-il une idée des éventuels nouveaux flux de marchandises par le rail pour ce qui est des distances et des destinations? S'agira-t-il de lignes et de destinations fixes ou plutôt de missions et de liaisons *ad hoc*?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le chiffre de 18 500 résulte de discussions entre le cabinet de la ministre bruxelloise compétente, le port de Bruxelles et le concessionnaire du port et repose sur le calcul moyen selon lequel un train équivaut à 50 camions de moins sur la route.

Nous nous attendons à ce que tous les types de conteneurs multimodaux soient transportés. Infrabel aura une vue sur le flux exact dans le courant de l'année 2024.

Il s'agit d'une option de transport "trimodale", grâce à laquelle chaque conteneur transporté par rail peut aussi contribuer à réduire la congestion du trafic dans la région d'Anvers. C'est une excellente nouvelle pour l'économie belge, ainsi que pour le climat et la mobilité.

08.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Ce désenclavement ambitieux du port de Bruxelles ne participera pas significativement à l'ambition de doubler le volume de marchandises transportées par voie ferrée d'ici 2030. En effet, moins de 10 % du tonnage du port de Bruxelles consiste en du trafic par conteneurs. Les simulations du cabinet du ministre bruxellois, M. Maron, ne sont guère que des approximations.

L'incident est clos.

09 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rehaussement des quais de la gare de Burst" (55039092C)**

09.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Le rehaussement des quais à la gare de Burst se fait attendre. Est-ce pour une raison particulière? Un calendrier est-il prévu?

09.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les projets de rénovation des quais et d'accessibilité dans les gares pour la période 2023-2032 ont été expliqués dans toutes les régions lors d'un *roadshow* organisé par la SNCB et Infrabel. Les informations sont également disponibles sur le site de la SNCB.

Voor welke categorieën van goederen zal de haven van Brussel het meest gebruik kunnen maken van de nieuwe ontsluiting van het spoor? Heeft de minister zicht op de eventuele nieuwe goederenstromen per spoor op het vlak van afstand en bestemmingen? Zal het gaan om vaste lijnen en bestemmingen of zijn het ad-hoc opdrachten en -verbindingen?

08.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het cijfer van 18.500 komt uit gesprekken tussen het kabinet van de bevoegde Brusselse minister, de haven van Brussel en de concessiehouder van de haven en gaat uit van de gemiddelde berekening dat één trein neerkomt op 50 vrachtwagens minder op de weg.

Wij verwachten dat alle soorten van multimodale containers zullen worden vervoerd. Infrabel krijgt in de loop van 2024 zicht op de precieze stroom.

Dit is een 'trimodale' transportmogelijkheid, die ook de congestie in de regio Antwerpen kan helpen verlichten door elke container die op het spoor wordt gezet. Dit is uitstekend nieuws voor de Belgische economie, maar ook voor het klimaat en de mobiliteit.

08.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Deze ambitieuze ontsluiting van de haven van Brussel zal geen significante bijdrage leveren tot de ambitie om het goederenvolume per spoor te verdubbelen tegen 2030. Minder dan 10 % van de tonnage van de haven van Brussel is immers containertrafiek. De simulaties van het kabinet van Brussels minister Maron zijn niet meer dan nattevingerwerk.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De perronverhoging in het station Burst" (55039092C)**

09.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): In het station van Burst laat de verhoging van de perrons op zich wachten. Is daarvoor een specifieke reden? Is er in een timing voorzien?

09.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De projecten voor de renovatie van de perrons en de toegankelijkheid in de stations voor de periode 2023-2032 is in alle regio's toegelicht tijdens een *roadshow* van de NMBS en Infrabel. De informatie staat ook op de NMBS-site.

09.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Des abris sont actuellement construits sur les quais – bas – à Burst. Cela laisse supposer que les quais ne seront pas encore rehaussés dans l'immédiat et probablement même pas avant 2032.

L'incident est clos.

10 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nuisances à la gare de Denderleeuw" (55039094C)

10.01 Frank Troosters (VB): La police fédérale a déjà dû prêter main forte pour réprimer les nuisances à la gare de Denderleeuw.

Quelles mesures structurelles la SNCB prend-elle pour lutter contre les nuisances?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB, le bourgmestre, la police locale, la police des chemins de fer et Securail se réunissent fréquemment pour se concerter sur les dossiers sécuritaires. Tous ces partenaires collaborent étroitement, tant pour l'organisation des patrouilles préventives que pour d'autres types d'intervention.

L'incident est clos.

11 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de repos compensatoire du personnel de la SNCB" (55039095C)

11.01 Frank Troosters (VB): Suite aux observations de l'inspection sociale, la SNCB s'est vue accorder un délai jusqu'à la mi-2024 pour résorber le grand nombre de jours de repos compensatoire de son personnel.

Cet objectif sera-t-il atteint? Combien de jours de repos compensatoire restent-ils à prendre à l'heure actuelle?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Fin 2021, il restait 98 526 jours de compensation en retard à résorber. Le 1^{er} août 2023, il en restait encore 30 713, pour un total d'environ 3 000 collaborateurs. De nouveaux recrutements doivent continuer à faire baisser ce solde. Une compensation financière sera accordée pour les jours qui ne peuvent pas être octroyés, comme convenu avec les services d'inspection sociale.

L'incident est clos.

12 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet prestigieux

09.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Er worden momenteel schuilmokjes gebouwd op de – lage – perrons in Burst. Dat doet vermoeden dat de perrons nog niet meteen en waarschijnlijk zelfs pas tegen 2032 zullen worden verhoogd.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De overlast aan het station van Denderleeuw" (55039094C)

10.01 Frank Troosters (VB): De federale politie heeft al hulp moeten verlenen bij het aanpakken van de overlast aan het station van Denderleeuw.

Welke structurele maatregelen neemt de NMBS om de overlast te beteugelen?

10.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Er is frequent veiligheidsoverleg tussen de NMBS, de burgemeester, de lokale politie, de spoorwegpolitie en Securail. Er wordt tussen al die partners nauw samengewerkt, zowel inzake preventiepatrouilles als inzake andere interventievormen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatierustdagen van het NMBS-personeel" (55039095C)

11.01 Frank Troosters (VB): Na opmerkingen vanwege de sociale inspectie kreeg de NMBS tot midden 2024 de tijd om het grote aantal compensatierustdagen bij haar personeel weg te werken.

Zal die doelstelling worden gehaald? Hoeveel compensatierustdagen staan er momenteel nog open?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Eind 2021 waren er nog 98.526 weg te werken achterstallige compensatiedagen. Op 1 augustus 2023 waren dit er nog 30.713, voor een totaal van ongeveer 3.000 medewerkers. Nieuwe aanwervingen moeten dat saldo verder doen dalen. Voor de dagen die niet kunnen worden toegekend zal er een uitbetaling gebeuren, zoals afgesproken met de sociale inspectiediensten.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het prestigeproject

pour la nouvelle gare de Courtrai" (55039120C)

12.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La SNCB, De Lijn et la ville de Courtrai ont décidé d'unir leurs forces pour construire une toute nouvelle gare dans cette ville. Ce projet coûtera quelque 90 millions d'euros et s'étalera sur 10 ans. Nous estimons qu'il s'agit d'une utilisation totalement irresponsable de fonds publics dans une province où la situation en matière de transports en commun est véritablement catastrophique. En outre, à plusieurs endroits, le choix se porte sur la réaffectation et la rénovation plutôt que sur la démolition et les nouvelles constructions. Cette option est moins coûteuse, moins chronophage et plus écologique.

Comment concilier cette évolution avec le projet de prestige à Courtrai? Le ministre peut-il garantir que les coûts n'exploseront pas et que le délai de construction sera respecté?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Nous entendons faire de nos gares des lieux vivants et sûrs où des échanges et des rencontres sont possibles et nous souhaitons qu'elles deviennent un maillon essentiel de la chaîne de la mobilité durable. C'est pourquoi la SNCB mène une politique ambitieuse pour moderniser ses gares et améliorer l'accessibilité et la qualité de l'accueil des voyageurs. La SNCB s'emploie également à harmoniser progressivement les équipements.

Avec 8 200 voyageurs par jour, la gare de Courtrai est la deuxième de Flandre occidentale et les principes qui ont présidé à la construction de l'ancienne gare nous ont amenés à opter pour la construction d'une nouvelle gare.

Depuis 2018, la SNCB utilise un système central de gestion des projets d'investissement dans les gares, en vue de respecter scrupuleusement la portée initiale du projet, le budget et le calendrier des travaux prévu.

12.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Notre proposition, qui est également soutenue par les organisations représentatives des voyageurs, est d'investir dans l'accessibilité mais elle n'implique pas pour autant de raser une gare entière. En raison de ce projet, plus aucun investissement en matière d'accessibilité ne pourra être réalisé dans les autres gares de Flandre occidentale durant les 10 prochaines années.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 55039131C et

voor het nieuwe station in Kortrijk" (55039120C)

12.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De NMBS, De Lijn en de stad Kortrijk slaan de handen in elkaar voor een gloednieuw station in die stad. Dat project gaat zowat 90 miljoen euro kosten en zal 10 jaar duren. Wij vinden dit een volkomen onverantwoord gebruik van publiek geld in een provincie waar het openbaar vervoer nu een regelrechte ramp is. Op veel plaatsen kiest men trouwens voor herbesteding en renovatie in plaats van voor sloop en nieuwbouw. Dat is goedkoper, sneller én beter voor ons milieu.

Hoe valt die evolutie te rijmen met dit prestigeproject in Kortrijk? Kan de minister garanderen dat de kostprijs niet zal exploderen en dat de bouwtijd zal worden gerespecteerd?

12.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): We willen van onze stations levendige en veilige plaatsen maken voor uitwisselingen en ontmoetingen, als een essentiële schakel binnen de keten van duurzame mobiliteit. De NMBS voert daarom een ambitieus beleid om haar stations te moderniseren en de toegankelijkheid en de kwaliteit van het onthaal te verbeteren voor de reizigers. De NMBS werkt ook aan een geleidelijke standaardisering van de uitrusting.

Het station van Kortrijk is met 8.200 dagelijkse reizigers het op één na grootste van West-Vlaanderen en de principes volgens dewelke het oude station werd gebouwd, leiden ertoe dat er werd gekozen voor de bouw van een nieuw station.

Sinds 2018 werkt de NMBS met een gecentraliseerd systeem voor het beheer van investeringsprojecten in de stations, met het oog op een strikte naleving van de oorspronkelijke omvang van het project, van het budget en van de geplande timing van de werken.

12.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ons voorstel – en ook dat van de reizigersorganisaties – is investeren in toegankelijkheid, maar daarvoor hoeft men toch niet een volledig station te slopen! Door dit project kan er in de komende 10 jaar in West-Vlaanderen qua toegankelijkheid niets gebeuren in de andere stations.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vragen nrs. 55039131C en

55039136C de M. Troosters sont retirées.

55039136C van de heer Troosters worden ingetrokken.

13 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet pilote des voitures en zone de silence à la SNCB" (55039212C)

13 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het proefproject met de stiltewagons bij de NMBS" (55039212C)

13.01 Frank Troosters (VB): *Début 2023, la SNCB a lancé un projet pilote portant sur le déploiement de voitures-zones de silence.*

13.01 Frank Troosters (VB): *Begin 2023 startte de NMBS een proefproject rond het gebruik van stiltewagons.*

Ce projet a-t-il déjà été évalué? Quelles sont les conclusions de cette évaluation? Quelles sont les perspectives d'avenir de ce projet?

Is dat inmiddels al geëvalueerd? Wat zijn de conclusies? Wat mogen we hiervan nog verwachten in de toekomst?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Depuis le 1^{er} janvier 2023, la SNCB teste des zones de silence sur les lignes Ostende-Eupen et Bruxelles-Luxembourg dans le cadre d'un projet pilote visant à déterminer comment les voyageurs vivent cette expérience et dans quelle mesure ce projet est réalisable du point de vue opérationnel. Je soutiens pleinement cette initiative. La SNCB en mesure l'intérêt à l'aide de plusieurs enquêtes dans le cadre desquelles les expériences des voyageurs sont enregistrées et analysées. La phase de test est toujours en cours. Les zones silencieuses existantes resteront en tout cas actives sur ces deux lignes au moins jusqu'à la fin de l'année.

13.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Sinds 1 januari 2023 test de NMBS stiltezones op de lijnen Oostende-Eupen en Brussel-Luxemburg als onderdeel van een proefproject waarbij de NMBS wil nagaan hoe reizigers dat ervaren en in welke mate het operationeel haalbaar is. Ik steun dit initiatief volledig. De NMBS meet dit aan de hand van meerdere enquêtes, waarbij men de ervaringen van de reizigers registreert en onderzoekt. De testfase loopt nog steeds. De huidige stiltezones zullen op die twee lijnen alvast actief blijven tot minstens eind van dit jaar.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les réservations de groupe auprès de la SNCB pour les voyages en train" (55039226C)

14 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De groepsreserveringen voor treinreizen bij de NMBS" (55039226C)

14.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Combien de demandes de réservation pour un voyage en groupe la SNCB reçoit-elle chaque année? Parmi ces demandes, combien sont refusées? Quelles en sont les raisons les plus fréquentes? Le ministre peut-il confirmer qu'un groupe pouvant voyager gratuitement en train – par exemple des personnes avec un handicap visuel – ne peut pas demander une réservation de groupe?*

14.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Hoeveel aanvragen voor reservaties voor groepsreizen ontvangt de NMBS jaarlijks? Hoeveel van dergelijke aanvragen worden er afgewezen? Wat zijn daarvoor de meest voorkomende redenen? Kan de minister bevestigen dat een groep die gratis met de trein mag reizen – zoals bijvoorbeeld mensen met een visuele beperking – geen groepsreservering kan aanvragen?*

14.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB a reçu respectivement 19 500, 20 000, 8 800, 8 500 et 23 000 demandes de voyages en groupe pour la période 2018-2022. Si une demande s'avère irrecevable, par exemple en raison de l'affluence aux heures de pointe, la SNCB proposera toujours plusieurs alternatives.

14.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS ontving in de periode 2018-2022 respectievelijk 19.500, 20.000, 8.800, 8.500 en 23.000 aanvragen voor groepsreizen. Blijkt een aanvraag niet ontvankelijk, wegens bijvoorbeeld drukte tijdens de spits, dan zal de NMBS steeds meerdere alternatieven voorstellen.

La SNCB ne tient pas de statistiques sur le nombre de voyages en groupe qui ne peuvent finalement pas

De NMBS houdt geen cijfers bij van het aantal groepsreizen dat uiteindelijk niet kan plaatsvinden.

avoir lieu.

Il est tout à fait possible d'effectuer une réservation de groupe pour des personnes à mobilité réduite, même si elles voyagent gratuitement.

L'incident est clos.

15 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les solutions de mobilité partagée et de micromobilité" (55039268C)

15.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *La mobilité partagée associée aux transports publics peut constituer une alternative aux déplacements en voiture.*

La SNCB a-t-elle développé une vision stratégique en matière de mobilité partagée? Coopère-t-elle avec des services locaux pour promouvoir les points Hoppin dans ses gares?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB a une stratégie relative à l'intermodalité et une vision en matière de *first and last mile*, le début et la fin d'un trajet pour les usagers du rail. Pour des raisons de rentabilité, la mobilité partagée n'est proposée que dans les grandes villes. Des investissements publics peuvent modifier cette situation. Dans sa stratégie de mobilité partagée, la SNCB s'appuie principalement sur la coopération avec les autorités publiques. La SNCB examine la possibilité d'intégrer une offre de mobilité partagée dans ses parkings vélos, comme c'est déjà le cas pour Blue-bike.

Pour les autres systèmes partagés, la SNCB prévoit une zone de dépôt dans l'espace public. La SNCB coopère également avec les régions pour le déploiement des points Hoppin dans les gares. Elle formule des avis dans le cadre des plans régionaux de transport et se concerte avec les autorités locales et des bureaux d'études en ce qui concerne les abords des gares. Des pictogrammes spécifiques pour la mobilité partagée sont utilisés, mais uniquement pour les systèmes situés au sein même des gares pour le moment. La possibilité d'étendre cette signalétique aux zones de dépôt est à l'étude.

L'incident est clos.

16 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un train ayant circulé avec une porte ouverte" (55039302C)

16.01 Frank Troosters (VB): *Un train circulant entre Tongres et Hasselt a récemment effectué une*

Het is perfect mogelijk om een groepsreservering te maken voor personen met een beperkte mobiliteit, zelfs al reizen ze gratis.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De oplossingen inzake deel- en micromobiliteit" (55039268C)

15.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *De combinatie deelmobiliteit en openbaar vervoer kan een alternatief zijn voor verplaatsingen met de wagen.*

Beschikt de NMBS over een strategische visie inzake deelmobiliteit? Werkt de NMBS samen met lokale diensten voor Hoppinpunten in stations?

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS heeft een strategie over intermodaliteit en een visie op de *first and last mile* voor de treinreiziger. Enkel in grote steden wordt deelmobiliteit aangeboden, omdat het alleen daar rendabel is. Publieke investeringen kunnen dat veranderen. In haar strategie voor deelmobiliteit steunt de NMBS vooral op samenwerking met de overheden. De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om een deelmobiliteitsaanbod te integreren in haar fietsparkings, zoals dat al het geval is voor Blue-bike.

Voor andere deelsystemen plant de NMBS een drop-offzone in de openbare ruimte. De NMBS werkt ook samen met de regio's aan de uitrol van de Hoppinpunten aan de stations. Ze geeft advies bij de regionale vervoersplannen en overlegt met de lokale besturen en studie bureaus over de stationsomgeving. Er worden specifieke pictogrammen voor deelmobiliteit gebruikt, maar enkel nog maar voor de systemen die in de stations zelf gelokaliseerd zijn. Er wordt bekeken of dat kan worden uitgebreid naar drop-offzones.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een rijdende trein met openstaande deuren" (55039302C)

16.01 Frank Troosters (VB): *Een trein tussen Tongeren en Hasselt legde onlangs een deel van het*

partie du trajet avec les portes ouvertes.

Quelle était la cause de cet incident? Comment peut-on éviter que cela se reproduise à l'avenir?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Comme prescrit par la réglementation européenne, l'ouverture des portes en actionnant le levier d'urgence est possible à tout moment sur le matériel ferroviaire, quel qu'en soit le type. Toute utilisation abusive de ce dispositif est passible d'une amende de 500 euros et peut faire l'objet de poursuites pénales. La porte ouverte à la gare de Hasselt a en tout état de cause été fermée.

16.03 Frank Troosters (VB): Cette règle est peut-être nécessaire dans certaines situations, mais elle me semble très dangereuse. Pour des raisons de sécurité, ce point devrait être examiné.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le nombre d'accidents de trottinette électrique" (55039303C)
- **Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "L'étude ESRA3 relative aux utilisateurs de trottinettes électriques" (55039553C)

17.01 Wouter Raskin (N-VA): L'utilisation des trottinettes électriques a fortement augmenté ces dernières années. En cas d'accident, un tiers des utilisateurs subissent un traumatisme crânien. Aujourd'hui, la Belgique n'impose pas l'homologation de ces trottinettes électriques.

Quelle corrélation peut-on établir entre l'augmentation du nombre d'accidents et la croissance de l'utilisation de ces trottinettes? Proportionnellement à l'utilisation, y a-t-il plus d'accidents avec des trottinettes électriques qu'avec des vélos? Le ministre souhaite-t-il introduire une obligation de port du casque? Envisage-t-il de n'autoriser sur la voie publique que les trottinettes électriques homologuées au niveau européen?

17.02 Laurence Zanchetta (PS): Selon le rapport de l'institut Vias sur l'enquête européenne ESRA3 sur le comportement de diverses catégories d'usagers de la route, la part des trottinettes correspond à 22 % des répondants et la loi de juillet 2022 encadre mieux son usage. Mais beaucoup d'utilisateurs belges de trottinettes se comportent dangereusement en enfreignant ces règles, roulant à plusieurs sur un même engin ou sur le trottoir ou ayant bu de l'alcool, ou brûlant souvent un feu rouge.

traject af met openstaande deuren.

Wat was hiervan de oorzaak? Hoe kan dit in de toekomst voorkomen worden?

16.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Zoals de Europese regelgeving het voorschrijft, is het bij elk type treinmaterieel op elk moment mogelijk om de deuren te openen met de noodhendel. Onnodig gebruik kan leiden tot een boete van 500 euro en kan strafrechtelijk worden vervolgd. De openstaande deur in het station van Hasselt werd alleszins gesloten.

16.03 Frank Troosters (VB): Misschien is die regel nodig in bepaalde situaties, maar het lijkt me wel heel gevaarlijk. In het kader van de veiligheid zou dit onderzocht moeten worden.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "Het aantal ongevallen met e-steps" (55039303C)
- **Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De resultaten van de ESRA3-enquête m.b.t. bestuurders van e-steps" (55039553C)

17.01 Wouter Raskin (N-VA): Het gebruik van e-steps is de voorbije jaren fors toegenomen. Bij een ongeval loopt een derde van de gebruikers een hoofdletsel op. Vandaag moeten e-steps in België niet gehomologeerd worden.

Hoe verhoudt de stijging van het aantal ongevallen zich tot het toegenomen gebruik? Vinden er in verhouding tot het gebruik meer ongevallen plaats met e-steps dan met fietsen? Wil de minister een helmplicht invoeren? Denkt hij eraan om enkel Europees gehomologeerde e-steps toe te laten op de openbare weg?

17.02 Laurence Zanchetta (PS): Volgens het verslag van Vias institute over de Europese ESRA3-enquête met betrekking tot het gedrag van verschillende categorieën van weggebruikers maakt 22 % van de respondenten gebruik van e-steps. Dat gebruik daarvan wordt nader beregeld bij de wet van juli 2022. In België vertonen echter heel wat bestuurders van e-steps gevaarlijk rijgedrag. Ze overtreden de regels door met meerderen op eenzelfde step te rijden, op het voetpad te rijden,

onder invloed van alcohol te rijden of door vaak door het rode licht te rijden.

Quelle est votre analyse de cette étude? Les données à votre disposition la corroborent-elle? Qu'en est-il? Y a-t-il une information des utilisateurs sur les nouvelles règles? Y a-t-il eu concertation avec les régions? Quels sont vos retours sur ces nouvelles règles? Pouvez-vous nous informer des contrôles effectués? Leur intensification est-elle discutée avec la ministre de l'Intérieur? A-t-on contacté le secteur quant à l'information et au respect des nouvelles normes?

Wat is uw analyse van die studie? Ligt die in de lijn van de gegevens waarover u beschikt? Wat is de stand van zaken? Worden de bestuurders van e-steps over de nieuwe regels geïnformeerd? Werd er overleg gepleegd met de gewesten? Wat zijn uw eerste bevindingen over de toepassing van de nieuwe regels? Kunt u informatie verstrekken over de uitgevoerde controles? Wordt er met de minister van Binnenlandse Zaken gesproken over het opvoeren van het aantal controles? Werd er contact opgenomen met de sector met betrekking tot de informatieverstrekking over en de naleving van de nieuwe normen?

17.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les données de Statbel concernant le nombre d'accidents avec lésion corporelle constituent probablement une sous-estimation du nombre réel: en effet, tous les accidents ne sont pas déclarés à la police ou constatés par celle-ci. Nous ne disposons pas de statistiques nationales sur le nombre de kilomètres parcourus étant donné que le nombre de participants à l'enquête réalisée à ce sujet par Vias est insuffisant. En ce qui concerne les vélos, les participants sont plus nombreux. À Bruxelles, le nombre d'accidents graves chez les cyclistes a augmenté de 31,3 % entre 2019 et 2022, alors que le nombre de déplacements a augmenté de 43,7 % au cours de la même période.

17.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De gegevens van Statbel over het aantal letselongevallen zijn vermoedelijk een onderschatting: niet elk ongeval wordt immers aangegeven bij of vastgesteld door de politie. Van het aantal afgelegde kilometers hebben we geen nationale statistieken, omdat er onvoldoende respondenten zijn i.v.m. een onderzoek van Vias. Voor fietsen zijn er meer respondenten. In Brussel is het aantal ernstige ongevallen bij fietsers tussen 2019 en 2022 met 31,3 % gestegen, terwijl het aantal verplaatsingen in dezelfde periode met 43,7 % toenam.

Une obligation de port du casque aurait des répercussions sur le système des trottinettes partagées. Les trottinettes électriques peuvent présenter des avantages dans un écosystème de mobilité adéquatement conçu. Les régions ont un rôle central à jouer en la matière. Cette question devra être discutée de manière plus approfondie au sein de la CIM Mobilité.

Een helmverplichting zou gevolgen hebben voor het deelstapsysteem. De e-steps kunnen binnen een goed ontworpen mobiliteitsecosysteem voordelen bieden. De rol van de gewesten staat hier centraal. De kwestie moet verder worden besproken binnen de IMC Mobiliteit.

Il pourrait éventuellement être décidé, à terme, de soumettre les trottinettes électriques à une homologation européenne. Des discussions sont déjà menées à l'échelon du Benelux à ce sujet. Une étude est en cours pour ce type de véhicule, laquelle s'attache particulièrement à leur homologation. Cette étude doit être achevée d'ici le 15 juillet 2024.

Mogelijk kan er op termijn beslist worden om elektrische steps te keuren op Europees niveau. Ook op het niveau van de Benelux wordt hierover al gepraat. Er loopt een studie voor dit type voertuig met bijzondere aandacht voor keuring. Deze studie moet afgerond zijn tegen 15 juli 2024.

(En français) Madame Zanchetta, vous avez relevé les quatre comportements risqués des utilisateurs de trottinettes.

(Frans) Mevrouw Zanchetta, u hebt gewezen op de vier vormen van risicovol rijgedrag door gebruikers van steps.

L'enquête a interrogé un échantillon représentatif de la population. Des décisions ont déjà débouché sur la loi citée.

In de enquête werd een representatieve steekproef van de bevolking ondervraagd. Bepaalde beslissingen hebben al geleid tot een amendement van voornoemde wet.

Le SPF rappelle les règles de conduite des trottinettes sur les réseaux sociaux et sa page Facebook a publié un quiz et l'enquête de Bruxelles Mobilité. Les régions ont procédé à des campagnes d'information.

Les infractions enregistrées par la police ne distinguent pas celles des utilisateurs de trottinettes.

La problématique des trottinettes électriques étant plus aiguë dans certaines zones, les polices concernées s'y adaptent pour faire respecter les règles de sécurité routière.

Les loueurs de trottinettes connaissent les règles applicables et mes homologues régionaux sont les mieux placés pour en organiser le secteur. La thématique est donc abordée en CIM Mobilité.

L'initiative prise par la ministre bruxelloise de la Mobilité permettra de normaliser ce mode de déplacement.

17.04 Wouter Raskin (N-VA): Malheureusement, le ministre n'a pas communiqué son point de vue personnel relatif à l'obligation du port du casque. Il s'est contenté de faire référence aux concertations au sein de la CIM.

17.05 Laurence Zanchetta (PS): Vous insistez sur la transversalité au niveau des prises de décision vu le rôle des régions.

Je retiens l'importance de la sensibilisation via des campagnes encore trop peu nombreuses au vu des accidents graves de trottinette.

L'incident est clos.

18 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Supplément Animal Domestique" (55038547C)

18.01 Laurence Zanchetta (PS): *Votre homologue bruxellois s'apprête à mettre fin au billet pour animaux à la STIB, qui dans les faits n'était ni appliqué ni contrôlé. Même si certaines exceptions sont prévues pour les chiens-guides ou d'assistance, un usager du train doit payer 3 euros par trajet pour voyager avec un animal en laisse. Les petits animaux domestiques en sont exemptés à condition de tenir dans un panier ou une cage. L'animal domestique ne peut utiliser les places assises ou les tables ni gêner les autres voyageurs.*

De FOD Mobilité brengt op de sociale netwerken de rijgedragsregels inzake steps in herinnering en publiceert op zijn Facebookpagina zowel een quiz als de enquête van Brussel Mobilité. De gewesten hebben informatiecampagnes georganiseerd.

In de door de politie geregistreerde overtredingen worden de overtredingen door gebruikers van steps niet apart vermeld.

Aangezien de problemen met elektrische steps in bepaalde zones ernstiger zijn dan elders, passen de politiekorpsen van die zones zich aan om de verkeersregels te doen eerbiedigen.

De verhuurders van deelsteps kennen de geldende regels en mijn gewestelijke ambtgenoten zijn het best geplaatst om die sector te organiseren. Dit onderwerp wordt dus in de schoot van de IMC Mobilité besproken.

Het initiatief van de Brusselse minister van Mobilité zal bijdragen tot een normalisering van dit vervoermiddel.

17.04 Wouter Raskin (N-VA): Helaas heeft de minister zijn persoonlijk standpunt niet gegeven over een helmplicht. Hij verwijst enkel naar het overleg in de IMC.

17.05 Laurence Zanchetta (PS): U legt de nadruk op de beleidsniveau-overschrijdende besluitvorming, gelet op de rol van de gewesten.

Ik onthoud dat sensibilisering door middel van campagnes belangrijk is, wat nog te weinig gebeurt afgaande op de ernst van de ongevallen met steps.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "Het Huisdier Supplement" (55038547C)

18.01 Laurence Zanchetta (PS): *Uw Brusselse ambtgenoot is van plan om het MIVB-ticket voor dieren af te schaffen. In de praktijk werd dat supplement immers niet toegepast en niet gecontroleerd. Ondanks het feit dat er bepaalde uitzonderingen gelden voor geleide- of assistentiehonden moeten treinreizigers drie euro per rit betalen om met een dier aan de leiband te reizen. Voor kleine huisdieren geldt er een vrijstelling op voorwaarde dat ze in een mandje of een kooi gehouden worden. Het huisdier mag geen zitplaats innemen, niet op een tafeltje zitten en de andere*

reizigers niet storen.

Envisagez-vous de faire évoluer ce règlement, par exemple en annulant le supplément pour un animal tenant sur les genoux?

Overweegt u om dat reglement aan te passen, bijvoorbeeld door het supplement voor dieren die men op zijn schoot houdt af te schaffen?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Pour un animal de compagnie voyageant dans un panier, une cage, une boîte ou un aquarium de maximum 30 x 55 x 30 cm, le voyageur ne doit pas payer de supplément. Ce dernier est obligatoire pour des chiens en laisse ou qui ne tiennent pas dans une cage aux dimensions précitées, avec une exception pour les chiens d'accompagnement. La SNCB n'envisage pas de revoir sa réglementation, tenant compte aussi de la différence des services entre la STIB et la SNCB, notamment les distances de trajet plus longues.

18.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Voor een gezelschapsdier dat meegenomen wordt in een mand, kooi, doos of aquarium van maximaal 30 x 55 x 30 cm moet de reiziger geen toeslag betalen. De toeslag is verplicht voor aangelijnde honden of honden die niet in een kooi van de hierboven vermelde afmetingen passen, met uitzondering van assistentiehonden. De NMBS is niet van plan haar reglement te herzien. Het verschil in dienstverlening tussen de MIVB en de NMBS, met name de langere reisafstanden, zijn ook een factor waarmee ze rekening houdt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dispositifs de visionnage vidéo au volant" (55038569C)

19 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Systemen waarmee bestuurders van een voertuig tijdens het rijden filmpjes kunnen kijken" (55038569C)

19.01 Laurence Zanchetta (PS): *Vias a réagi à la vente de dispositifs permettant de détourner les écrans intégrés de certains véhicules récents pour les transformer en plateforme de visionnage vidéo. Une pratique dangereuse, alors que près de 50 personnes perdent la vie tous les ans à cause de la distraction au volant et que le fait d'interagir avec les systèmes du véhicule multiplie par 2,5 le risque d'accident.*

19.01 Laurence Zanchetta (PS): *Vias institute heeft gereageerd op de verkoop van toestellen waarmee de in sommige recente voertuigen ingebouwde schermen omgevormd kunnen worden tot een platform waarop video's kunnen worden bekeken. Dat is een gevaarlijke praktijk, aangezien er jaarlijks bijna 50 mensen het leven laten nadat ze afgeleid werden achter het stuur en het risico op een ongeval 2,5 keer groter is in geval van interactie met een voertuigstelsel.*

Que pensez-vous de cette problématique? Qu'envisage-t-on pour empêcher de tels dispositifs? Ces mesures concerneraient-elles les vendeurs et les constructeurs? Vous êtes-vous concerté avec la ministre de l'Intérieur et les entités fédérées pour lutter contre ce phénomène? Les forces de l'ordre contrôlent-elles l'utilisation de ces dispositifs? Que pensez-vous de la tendance des constructeurs à installer des écrans toujours plus grands? Porterez-vous ce débat à l'échelon européen?

Wat vindt u van die problematiek? Wat wordt er overwogen om het gebruik van dergelijke toestellen te verhinderen? Zouden die maatregelen gelden voor de verkopers en fabrikanten van die toestellen? Hebt u overleg gepleegd met de minister van Binnenlandse Zaken en met de deelgebieden om dat verschijnsel te bestrijden? Voert de politie controles uit op het gebruik van dergelijke toestellen? Wat vindt u van de tendens bij autoconstructeurs om steeds grotere schermen in auto's in te bouwen? Zult u het debat daarover op Europees niveau voeren?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Je suis conscient de l'impact sur les accidents de ces dispositifs, auquel Vias a consacré plusieurs études. Actuellement, il n'est pas formellement interdit de regarder l'écran de l'ordinateur de sa voiture en conduisant. Le Code de la route ne permet une sanction que sur base de l'obligation faite au conducteur d'avoir constamment le contrôle de son véhicule.

19.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik ben me bewust van de impact van die toestellen op het aantal ongevallen. Vias institute heeft daar meerdere studies aan gewijd. Thans is het niet formeel verboden om tijdens het rijden naar het scherm van zijn boordcomputer te kijken. De Wegcode maakt enkel sancties mogelijk op grond van de verplichting dat de bestuurder te allen tijde de controle over zijn voertuig moet bewaren.

Les constructeurs peuvent installer des écrans plus grands et les systèmes vidéos permettent d'accéder à des fonctions innovantes. Le problème n'est pas tant la taille de l'écran que les manipulations nécessaires pour accéder aux diverses fonctions.

L'UE a adopté un nouveau règlement relatif à l'avertisseur avancé de distraction du conducteur, système qui sera obligatoire sur tout nouveau modèle dès juillet 2024 et sur tout nouveau véhicule dès 2026. Il analyse le regard du conducteur et le rappelle à l'ordre s'il s'éloigne trop longtemps du pare-brise.

La Belgique jouera un rôle actif dans cette problématique, notamment dans le cadre de sa présidence de l'UE. J'aborderai aussi cette question avec mes collègues régionaux et la ministre de l'Intérieur en vue d'actualiser le plan interfédéral de sécurité routière.

19.03 Laurence Zanchetta (PS): Même s'il existe des dispositifs qui bloquent le système quand on l'utilise trop longtemps, cela reste inefficace et très dangereux.

L'incident est clos.

20 Question de Laurence Zanchetta à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train de l'emploi" (55039298C)

20.01 Laurence Zanchetta (PS): *Le 8 octobre 2023, l'initiative "Le train de l'emploi" a été organisée par la SNCB pour attirer de nouveaux travailleurs. Un train a accueilli 250 chercheurs d'emploi dans onze gares. Actuellement, environ 200 emplois sont à pourvoir à la SNCB. Ont-ils fait l'objet de candidatures? Tous les postes vacants ont-ils été pourvus?*

La répartition des gares était inégale: dix sont situées en Flandre et une à Bruxelles. Comment l'expliquer, alors que les syndicats déplorent un manque structurel de personnel? N'aurait-il pas fallu impliquer des gares wallonnes? D'autres éditions sont-elles prévues?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Pour la première fois depuis cinq ans, la SNCB a déployé un train de l'emploi le 7 octobre. Il est passé par onze gares (Louvain, Bruxelles-Midi, Denderleeuw, Gand-St-Pierre, Courtrai, Bruges,

De autobouwers kunnen grotere schermen installeren en de videosystemen bieden de mogelijkheid om toegang te krijgen tot innovatieve functies. Het probleem is niet zozeer de grootte van het scherm, als wel de noodzakelijke handbewegingen die men moet maken om van de verschillende functies te kunnen gebruikmaken.

De EU heeft een nieuwe verordening aangenomen aangaande systemen voor geavanceerde afleidingswaarschuwing, die vanaf juli 2024 in elk nieuw model en vanaf 2026 in elk nieuw voertuig verplicht zullen worden. Dat systeem analyseert de kijkrichting van de bestuurder en geeft een waarschuwing als hij te lang niet door de voorruit kijkt.

België zal meer bepaald in het kader van zijn EU-voorzitterschap een actieve rol spelen met betrekking tot die problematiek. Ik zal die kwestie ook aankaarten bij mijn gewestelijke ambtgenoten en bij de minister van Binnenlandse Zaken met het oog gericht op een actualisering van het interfederaal verkeersveiligheidsplan.

19.03 Laurence Zanchetta (PS): Hoewel er middelen bestaan om het systeem te blokkeren als het te lang gebruikt wordt, blijft het inefficiënt en erg gevaarlijk.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Laurence Zanchetta aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De jobtrein" (55039298C)

20.01 Laurence Zanchetta (PS): *Op 8 oktober 2023 heeft de NMBS een zogenaamde jobtrein langs elf stations laten rijden om nieuwe werknemers aan te trekken. Daarbij hebben er zich 250 werkzoekenden aangeboden. Momenteel zijn er ongeveer 200 vacatures bij de NMBS. Hebben er zich mensen voor die vacatures kandidaat gesteld? Werden alle vacatures vervuld?*

De stations waren ongelijk verdeeld: tien in Vlaanderen en één in Brussel. Hoe valt dit te verklaren, terwijl de vakbonden over een structureel personeelstekort klagen? Had de trein geen Waalse stations moeten aandoen? Zijn er nog andere edities gepland?

20.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Voor het eerst in vijf jaar heeft de NMBS op 7 oktober opnieuw een jobtrein ingezet. Hij heeft elf stations aangedaan (Leuven, Brussel-Zuid, Denderleeuw, Gent-Sint-Pieters, Kortrijk, Brugge, Sint-Niklaas, Antwerpen-

Saint-Nicolas, Anvers-Central, Aarschot, Liers et Malines) et a attiré 250 candidats. Les gares ont été choisies en fonction des besoins en recrutement et de la complexité à trouver des candidats en Flandre et à Bruxelles. Les places ouvertes en Wallonie sont plus facilement pourvues de candidats de qualité. Dans chaque voiture, les personnes pouvaient découvrir un métier différent de la SNCB. Des conseils étaient prodigués pour la rédaction de CV. Les candidats pouvaient déposer leur candidature, mais aucun entretien de sélection n'était prévu.

Ce train ne sert pas pour les recrutements immédiats. La SNCB souhaite faire connaître la diversité de ses offres et se positionner en tant que futur employeur potentiel. Comparé à d'autres événements, le train de l'emploi est orienté vers la sensibilisation.

Il reste 200 postes à pourvoir par rapport aux besoins identifiés début 2023. La SNCB a beaucoup recruté, mais l'effort doit être maintenu. Elle recrute déjà des accompagnateurs de train pour 2024.

Dans la campagne de communication et le choix des gares, la SNCB a tenu compte des fonctions pour lesquelles elle recherche un nombre important de candidats.

Les voitures dédiées aux conducteurs et accompagnateurs ont eu le plus de succès, avec chacune 80 personnes.

20.03 Laurence Zanchetta (PS): Vu les besoins de la SNCB, cette initiative mérite d'être soulignée.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 55039345C de M. Van den Bergh et 55039601C de Mme Verhaert sont reportées.

21 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les voitures autonomes" (55039368C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): J'ai été étonné d'apprendre que le ministre ne permettait pas encore le déploiement d'un projet de voitures autonomes de niveau 3, actuellement autorisé en Allemagne. Dans le passé, il plaidait pourtant pour de tels projets innovants. Différents pays et villes de l'UE prennent des initiatives pour octroyer une place aux véhicules

Centraal, Aarschot, Lier en Mechelen) et werd door 250 kandidaten bezocht. De stations werden gekozen in functie van de aanwervingsbehoeften en de moeilijkheid om kandidaten in Vlaanderen en Brussel te vinden. De openstaande betrekkingen in Wallonië zijn gemakkelijker met kwaliteitsvolle kandidaten te vervullen. In elk rijtuig konden de belangstellenden een andere job bij de NMBS ontdekken. Er werden tips gegeven voor het opstellen van een cv. De kandidaten konden hun kandidatuur indienen, maar er was geen selectieonderhoud gepland.

Deze trein is niet bedoeld voor onmiddellijke aanwervingen. De NMBS wil de diversiteit van haar aanbod in de kijker zetten en zich als een potentiële toekomstige werkgever positioneren. In vergelijking met andere evenementen is de jobtrein op sensibilisering gericht.

Er moeten nog 200 vacatures vervuld worden om tegemoet te komen aan de behoeften die begin 2023 vastgesteld werden. De NMBS heeft al veel mensen aangeworven maar de inspanning moet worden volgehouden. De maatschappij werft nu al treinbegeleiders voor 2024 aan.

Bij de communicatiecampagne en de keuze van de stations heeft de NMBS rekening gehouden met de functies waarvoor ze een groot aantal kandidaten zoekt.

De specifieke rijtuigen voor kandidaat-treinbestuurders en kandidaat-treinbegeleiders konden op de grootste belangstelling rekenen, met elk 80 gegadigden.

20.03 Laurence Zanchetta (PS): Gelet op de behoeften bij de NMBS, verdient dit initiatief alle lof.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55039345C van de heer Van den Bergh en 55039601C van mevrouw Verhaert worden uitgesteld.

21 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Zelfrijdende wagens" (55039368C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Het verbaasde mij om te vernemen dat de minister een project met zelfrijdende wagens van niveau 3, wat momenteel in Duitsland wordt toegelaten, in België nog niet mogelijk maakt. In het verleden was hij nochtans een pleitbezorger voor dergelijke innovatieve projecten. In de EU nemen verschillende landen en ook steden

autonomes au sein du système de mobilité. Le ministre peut-il exposer sa vision?

initiatieven om ook hier autonome voertuigen een plaats te geven binnen het mobiliteitssysteem. Kan de minister zijn visie toelichten?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): L'article de presse exprimant mon point de vue sur les voitures autonomes manque de nuances et ne correspond pas aux efforts que nous déployons. Les voitures autonomes sont le résultat de développements impressionnants dans le domaine de l'intelligence artificielle et d'autres évolutions technologiques importantes. Il est encore trop tôt pour en déterminer l'incidence, mais cette évolution aura inévitablement une influence sur la vie sociale, l'économie, l'environnement et le droit.

21.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het persartikel waarin mijn standpunt over autonome auto's wordt vertolkt, mist nuance en ligt niet in lijn met de inspanningen die we doen. Zelfrijdende wagens zijn het resultaat van indrukwekkende ontwikkelingen op het vlak van artificiële intelligentie en andere belangrijke technologische evoluties. Het is nog te vroeg om de impact te bepalen, maar dit zal onvermijdelijk een invloed hebben op het sociale leven, de economie, het milieu en het recht.

Actuellement, la Belgique n'est pas encore prête à autoriser les véhicules entièrement autonomes en dehors du cadre expérimental. Le document d'analyse du groupe de travail identifie les défis, définit les concepts clés et désigne les opportunités et les risques. Sur la base de ce document, les premières lignes d'action se dessinent. Ces recommandations doivent maintenant faire l'objet d'un suivi en concertation avec les régions. Ainsi, une autorité interfédérale pour la mobilité autonome serait en tout état de cause utile.

Momenteel is België nog niet klaar om volledig autonome voertuigen buiten het kader van experimenten toe te laten. Het analysedocument van de taskforce identificeert de uitdagingen, definieert de sleutelconcepten en benoemt de kansen en risico's. Op basis van dit document tekenen de eerste actielijnen zich af. Deze aanbevelingen moeten nu een vervolg krijgen in overleg met de gewesten. Zo zou een interfederale autoriteit voor zelfrijdende mobiliteit alvast nuttig zijn.

Le SPF Mobilité suit les évolutions au niveau international. D'importantes initiatives ont déjà été prises en matière d'harmonisation des règles concernant l'homologation et l'utilisation, mais il reste du pain sur la planche. Le SPF ignore encore également quelles villes souhaitent déployer des projets de véhicules autonomes.

De FOD Mobiliteit volgt dit op internationaal niveau op. Er zijn al belangrijke stappen gezet inzake de harmonisatie van de regels over goedkeuring en gebruik, maar er is nog werk aan de winkel. De FOD weet ook nog niet welke steden er projecten met autonome voertuigen wensen uit te rollen.

Certaines questions relatives à la responsabilité et à la sécurité routière pour le niveau 3 sont encore sans réponse.

Een aantal vragen over de verantwoordelijkheid en de verkeersveiligheid voor niveau 3 is ook nog niet beantwoord.

21.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Je salue cette nuance. Nous devons nous méfier des objections idéologiques et, surtout, voir les opportunités. Les véhicules autonomes peuvent entraîner une diminution du nombre de véhicules sur les routes.

21.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik ben blij met deze nuancerings. We moeten voorzichtig zijn met ideologische bezwaren en vooral de opportuniteiten zien. Autonome voertuigen kunnen leiden tot minder voertuigen op de wegen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le passage à niveau sur la ligne 89 à Terjoden (sur la frontière Haaltert-Alost)" (55039432C)

22 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorwegovergang op lijn 89 te Terjoden (op de grens Haaltert-Aalst)" (55039432C)

22.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Le passage à niveau sur la ligne 89 à Terjoden est interrompu depuis le 7 octobre, alors que les travaux auraient dû être effectués dans un délai beaucoup plus court.*

22.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *De spoorwegovergang in Terjoden op lijn 89 is al onderbroken sinds 7 oktober en dat ondanks een aangekondigde veel kortere periode.*

Pourquoi ce passage à niveau a-t-il été fermé? Des contacts ont-ils déjà eu lieu à ce sujet entre Infrabel et la commune de Haaltert et/ou la ville d'Alost? Pourquoi le passage à niveau reste-t-il fermé plus longtemps que prévu? Comment s'organise la communication d'Infrabel à l'égard des riverains?

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Entre Denderleeuw et Herzele, Infrabel renouvelle la signalisation pour en faire un système de signalisation moderne à pilotage numérique, ce qui requiert notamment des travaux d'excavation, le creusement de tranchées, le tirage de câbles et l'installation de nouvelles cabines. La mise en place de la nouvelle signalisation nécessite la pose de nouveaux câbles depuis la gare de Burst jusqu'à Denderleeuw. L'entrepreneur demande toujours les autorisations, en l'occurrence à la commune de Haaltert, pour la fermeture temporaire d'un passage à niveau. La commune a bien été contactée.

Pour pouvoir réparer définitivement le pavage, une prolongation a d'abord été demandée pour la fermeture des 7 et 8 octobre, que la commune a refusée. L'entrepreneur a ensuite obtenu une deuxième fermeture de courte durée pour le 12 octobre. Le passage à niveau était ouvert à toute circulation les 9 et 10 octobre et les travaux d'asphaltage ont été réalisés le 12 octobre. Ensuite, le service interne Signalisation de l'entrepreneur a commis une erreur de communication et les panneaux et autres moyens de signalisation ont été retirés.

Un message d'information à l'attention des riverains a été diffusé le 21 avril 2023.

Président: Jef Van den Bergh.

22.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Je sais d'expérience qu'il est pratiquement impossible de communiquer avec la commune de Haaltert.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- Joris De Vriendt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nouvelle technologie radar à Zaventem et la répartition des routes de décollage et d'atterrissage" (55039509C)
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du nombre de vols au-dessus de la périphérie du nord de Bruxelles" (55039513C)

23.01 **Joris De Vriendt** (VB): L'utilisation d'une nouvelle technologie radar pour tracer les routes d'atterrissage et de décollage au-dessus de

Waarom werd deze overweg gesloten? Had Infrabel hierover contact met de gemeente Haaltert en/of de stad Aalst? Waarom blijft de overweg langer gesloten dan gepland? Hoe communiceert Infrabel hierover met de omwonenden?

22.02 **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Infrabel vernieuwt de seininstallatie naar een moderne digitaal gestuurde seininrichting tussen Denderleeuw en Herzele, wat onder andere graafwerken vergt, het trekken van sleuven en kabels en de plaatsing van nieuwe cabines. Voor de opbouw van de nieuwe seininstallatie moeten er nieuwe kabels worden gelegd vanaf het station van Burst tot in Denderleeuw. De aannemer vraagt steeds de vergunningen aan, in dit geval aan de gemeente Haaltert, voor het tijdelijk afsluiten van een overweg. De gemeente werd wel degelijk gecontacteerd.

Om de bestrating definitief te kunnen herstellen werd eerst een verlenging aangevraagd voor de afsluiting van 7 en 8 oktober, die geweigerd is door de gemeente. De aannemer heeft dan een tweede, korte, afsluiting verkregen voor 12 oktober. Op 9 en 10 oktober was de overweg vrij voor alle verkeer en op 12 oktober werd er geasfalteerd. Daarna maakte de interne dienst Signalisatie van de aannemer een communicatiefout en werden de borden en alle andere signalisatie weggenomen.

Een infobericht aan de omwonenden werd op 21 april 2023 verspreid.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

22.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Uit eigen ervaring weet ik dat communiceren met de gemeente Haaltert zo goed als onmogelijk is.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- Joris De Vriendt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe radartechnologie in Zaventem en de verdeling van de landings- en opstijgroutes" (55039509C)
- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toename van het aantal vluchten boven de Noordrand" (55039513C)

23.01 **Joris De Vriendt** (VB): Door het gebruik van nieuwe radartechnologie om de landings- en opstijgroutes boven de luchthaven van Zaventem uit

l'aéroport de Zaventem déplace les nuisances de Bruxelles vers la Flandre, selon les riverains. Selon une étude du département flamand de l'Environnement, les habitants des communes de la périphérie nord subiraient effectivement davantage de nuisances sonores, tant de jour que de nuit.

Quand l'étude de la Direction générale du Transport aérien sera-t-elle disponible? Le ministre s'est-il déjà concerté avec le gouvernement flamand à ce sujet?

23.02 Katleen Bury (VB): Depuis 2018, les citoyens réclament une nouvelle répartition équitable des routes aériennes, y compris des astreintes qui s'élèvent désormais à 4,4 millions d'euros. Cet argent peut-il être débloqué et exigé? Le système de guidage mis en service est censé fonctionner avec des satellites, mais n'est en réalité pas si précis que cela, ce qui entraîne les désagréments que l'on connaît.

Le ministre s'attèlera-t-il à la nouvelle loi sur les procédures de vol? Existe-t-il un plan d'action pour une expansion substantielle au sein de l'aéroport? Une répartition équitable sera-t-elle enfin mise en place?

Président: Jean-Marc Delizée.

23.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Une nouvelle technique de navigation par satellite, appelée navigation basée sur la performance, est déployée à l'aéroport de Bruxelles. Elle fonctionne à l'aide d'une sorte de GPS au lieu de radiobalises et résulte d'une obligation européenne visant à améliorer le système de navigation pour l'aéroport. Cette technique doit être mise en place au plus tard le 25 janvier 2024. Nous sommes donc prêts. Les nouvelles routes sont similaires aux routes conventionnelles et le changement a eu lieu début octobre. L'analyse est en cours, avec pour l'instant des résultats très positifs et conformes, bien que de petites différences soient constatées au niveau des routes.

Je trouve la réaction du gouvernement flamand quelque peu prématurée et exagérée. Nous avons déjà organisé 18 réunions de concertation et je reste ouvert à une poursuite de la concertation. Si nécessaire, j'effectuerai les adaptations nécessaires en toute transparence. Le dossier figure d'ailleurs à l'ordre du jour du prochain comité de concertation.

Les problèmes liés aux nuisances sonores et environnementales à notre aéroport national durent depuis des décennies déjà et ce n'est pas avec des jeux communautaires que nous parviendrons à les résoudre, mais bien grâce à la concertation et à des

te zetten, verschuift volgens omwonenden de hinder van Brussel naar Vlaanderen. Volgens een onderzoek van het Vlaamse Departement Omgeving zouden de inwoners van de gemeenten in de Noordrand inderdaad meer geluidshinder ervaren, zowel overdag als 's nachts.

Wanneer is het onderzoek van het Directoraat-generaal Luchtvaart beschikbaar? Heeft de minister hierover al overlegd met de Vlaamse regering?

23.02 Katleen Bury (VB): Men vraagt al sinds 2018 een nieuwe eerlijke verdeling van de vluchtroutes, inclusief dwangsommen die inmiddels zijn aangegroeid tot 4,4 miljoen euro. Kan dat geld worden gedeblokkeerd en opgeëist? Het geleidingssysteem dat in gebruik is genomen, zou met satellieten werken, maar is eigenlijk niet zo nauwkeurig, met de gekende overlast tot gevolg.

Zal de minister werk maken van de nieuwe vliegwet? Is er een plan van aanpak voor een forse verruiming op de luchthaven? Zal er eindelijk een billijke spreiding komen?

Voorzitter: Jean-Marc Delizée.

23.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Voor de luchthaven van Brussel is er een nieuwe navigatietechniek met satelliet, de zogenaamde *performance-based navigation* (PBN). Dat werkt met een soort gps in de plaats van met radiobakens, als gevolg van een Europese verplichting die het navigatiesysteem voor de luchthaven moet verbeteren. Dit moet worden doorgevoerd tegen uiterlijk 25 januari 2024. Wij zijn dus klaar. De nieuwe routes zijn gelijkaardig aan de conventionele routes en de omschakeling gebeurde begin oktober. De analyse loopt, met alsnog zeer positieve en conforme resultaten, maar ook met de vaststelling van kleine verschillen op de routes.

De reactie van de Vlaamse regering vind ik enigszins voorbarig en overdreven. We hebben al 18 overlegvergaderingen gehad en ik blijf openstaan voor verder overleg. Ik zal in alle transparantie indien nodig de noodzakelijke aanpassingen doen. Het dossier staat trouwens op de agenda van het volgende overlegcomité.

De problemen van geluids- en milieuhinder op onze nationale luchthaven slepen al decennia aan en we zullen die niet oplossen met communautaire spelletjes, maar wel met overleg en structurele oplossingen die een einde maken aan het juridische

solutions structurelles permettant de dévider l'écheveau juridique. J'ai déjà pris certaines décisions, telles que l'instauration de redevances variables pour les compagnies aériennes, et lancé de nouvelles propositions, telles qu'une interdiction des vols de courte distance ou une révision du système de décompte des quotas. Nous partageons bel et bien le souci de tranquillité des riverains.

23.04 Joris De Vriendt (VB): Quand les résultats de cette étude seront-ils disponibles?

23.05 Katleen Bury (VB): Le ministre minimise le fait que ce nouveau système de navigation n'est absolument pas au point. Il est impératif d'y remédier. Les mesures qu'il avance ne sont qu'un emplâtre sur une jambe de bois. Je n'ai rien entendu au sujet de l'interdiction des avions les plus bruyants. Et quand va-t-il enfin rappeler leurs responsabilités en la matière aux autorités bruxelloises?

L'incident est clos.

24 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'extension prévue de l'offre de trains" (55039517C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation prévue de l'offre de transport de la SNCB" (55039545C)

24.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Nous ne constatons toujours pas de retour à la normale après la mise en place par la SNCB d'un service réduit, à la suite de la crise sanitaire.*

Comment peut-on justifier un élargissement de l'offre de transport alors que le service existant ne peut même pas être assuré? Quand une offre de transport complète sera-t-elle de nouveau proposée?

24.02 Frank Troosters (VB): *Le 10 décembre 2023, le nouveau plan de transport de la SNCB entrera en vigueur, avec notamment une augmentation de l'offre de transport. Dans le passé, l'augmentation de l'offre a systématiquement entraîné une baisse de la ponctualité.*

Toutes les conditions, tant en termes de matériel que de personnel, sont-elles remplies pour pouvoir réaliser cette adaptation de l'offre de transport? Le ministre peut-il exclure une nouvelle baisse de la ponctualité et une augmentation du nombre de trains supprimés?

24.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La première phase du nouveau plan de transport

kluwen. Ik heb al een aantal beslissingen genomen, waaronder variabele heffingen voor de luchtvaartmaatschappijen, en nieuwe voorstellen gelanceerd zoals een verbod op korteafstandsvluchten of een herziening van de *quota count*. We delen wel degelijk de zorg om de rust van de omwonenden.

23.04 Joris De Vriendt (VB): Wanneer is het resultaat van dat onderzoek beschikbaar?

23.05 Katleen Bury (VB): De minister minimaliseert het feit dat dit nieuwe navigatiesysteem absoluut niet op punt staat. Dat moet echt worden opgelost. Zijn aangehaalde maatregelen zijn doekjes voor het bloeden. Over het bannen van de meest luidruchtige vliegtuigen van de luchthavens heb ik niets gehoord. En wanneer zal hij eindelijk ook Brussel eens op zijn verantwoordelijkheid wijzen?

Het incident is gesloten.

24 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande uitbreiding van de dienstregeling" (55039517C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande verhoging van het vervoersaanbod bij de NMBS" (55039545C)

24.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *De verminderde NMBS-dienstverlening als gevolg van de coronapandemie is nog steeds niet helemaal hersteld.*

Hoe kan men een uitbreiding van de dienstverlening verantwoorden als de huidige dienstverlening nog niet eens kan worden uitgevoerd? Wanneer komt er opnieuw een volwaardige dienstregeling?

24.02 Frank Troosters (VB): *Op 10 december 2023 treedt het nieuwe vervoersplan van de NMBS in werking, inclusief een verhoging van het vervoersaanbod. In het verleden leidde een verhoging van het aanbod stevast tot een daling van de stiptheid.*

Is aan alle voorwaarden, zowel op het vlak van materieel als van personeel, voldaan om de aanpassing van het vervoersaanbod te laten doorgaan? Kan de minister een verdere daling van de stiptheid en een toename van het aantal afgeschafte treinen uitsluiten?

24.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op 10 december 2023 gaat inderdaad de eerste fase

débutera effectivement le 10 décembre 2023. L'offre sera élargie pour inclure des trains plus tôt et plus tard, en dehors des heures de pointe. Cela devrait réduire la congestion du trafic routier, en particulier autour d'Anvers.

Des défis subsistent dans certaines régions et sur certaines liaisons, notamment en termes de recrutement de personnel. Les dépôts d'Anvers et de Gand ont particulièrement besoin de personnel supplémentaire. De nombreux efforts sont déployés pour recruter du personnel le plus rapidement possible.

Dès que cela sera possible, le S32 circulera de nouveau. L'IC20 circule de nouveau depuis septembre. Je regrette cette situation, mais nous mettons tout en œuvre pour offrir à nouveau un service complet dans tout le pays.

24.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Je persiste à dire qu'il est indéfendable d'étendre une offre de services qui ne peut déjà pas être garantie aujourd'hui.

24.05 Frank Troosters (VB): Les problèmes ne sont pas du tout résolus. J'espère que la mise en œuvre du nouveau plan de transport sera reportée. Ce serait une bonne chose, surtout pour le Limbourg, où plusieurs trains seront supprimés à partir de décembre.

L'incident est clos.

25 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un système de ticketing intégré" (55039518C)

25.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Ces 20 dernières années, des plans, des idées et des propositions pour un système de vente de billets intégré pour les transports en commun ont été lancés à maintes reprises, mais ce dossier stagne au niveau des demi-mesures.

Quand et comment notre pays disposera-t-il d'un système de vente de billets et de paiement entièrement numérique et national pour l'ensemble des transports en commun, qui pourra également intégrer d'autres applications de transport? Quels accords existent-ils actuellement à cet égard?

25.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): J'ai l'intention de mettre ce sujet à l'agenda du Conseil européen. En Belgique, un groupe de travail réunissant les cabinets et les administrations des quatre ministres de la Mobilité a abouti, en septembre 2022, à une vision interfédérale de la *Mobility as a Service* qui fait actuellement l'objet

van het nieuwe vervoersplan van start. Het aanbod wordt uitgebreid met vroegere en latere treinen, buiten de piekuren. Dat moet de verkeerscongestie op de wegen doen afnemen, in het bijzonder rond Antwerpen.

In bepaalde regio's en op bepaalde verbindingen zijn er nog uitdagingen, vooral op het vlak van personeelsaanwerving. Er is vooral nood aan extra mensen in de depots van Antwerpen en Gent. Er worden heel wat inspanningen geleverd om zo snel mogelijk personeel te kunnen rekruteren.

Zodra het mogelijk is, zal de S32 opnieuw rijden. De IC20 rijdt sinds september opnieuw. Ik betreur de situatie, maar we doen er alles aan om opnieuw een volwaardige dienstverlening aan te bieden in heel het land.

24.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Het blijft onverdedigbaar om een dienstverlening die nu al niet eens kan worden gegarandeerd, uit te breiden.

24.05 Frank Troosters (VB): De problemen geraken totaal niet opgelost. Ik hoop dat het nieuwe vervoersplan alsnog wordt uitgesteld. Vooral voor Limburg, waar meerdere treinen vanaf december zullen verdwijnen, zou dat een goede zaak zijn.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een geïntegreerd ticketingsysteem" (55039518C)

25.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Tijdens de voorbije 20 jaar zijn er herhaaldelijk plannen, ideeën en voorstellen gelanceerd voor een geïntegreerd ticketingsysteem voor het openbaar vervoer, maar we blijven steeds in halfslachtige oplossingen steken.

Op welke termijn en op welke manier zullen we in ons land over een volledig digitaal en landelijk ticketing- en betalingssysteem voor al het openbaar vervoer beschikken, waarop ook andere transportmoditoepassingen kunnen inpassen? Welke afspraken werden er ter zake al gemaakt?

25.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik ben van plan om dit thema op de agenda van de Europese Raad te zetten. In België resulteerde een werkgroep met de kabinetten en de administraties van de vier ministers van Mobiliteit in september 2022 in een interfederale visie voor *Mobility as a Service*, die momenteel concreet wordt uitgewerkt.

d'une élaboration concrète. L'un des éléments de cette vision consiste à étudier, en concertation avec Belgian Mobility Card, comment l'infrastructure de paiement peut être harmonisée à la fois numériquement et physiquement. Brupass XL est devenu opérationnel l'année dernière et constitue une étape nécessaire pour avancer dans cette direction.

Il est certain que tout doit encore être amélioré, mais nous travaillons activement à des solutions pour ce défi majeur.

25.03 Jef Van den Bergh (cd&v): On pourrait peut-être étendre Brupass XL à l'ensemble du pays. Cela constituerait déjà un grand pas en avant.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de

- **Jef Van den Bergh** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La fermeture d'une bosse de triage au nord d'Anvers" (55039525C)
- **Maria Vindevoghel** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "La bosse de triage d'Anvers-Nord" (55039783C)

26.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Après la concentration des activités de triage à Anvers, avec la fermeture des faisceaux à Zeebrugge et Gand, Infrabel envisagerait maintenant de fermer l'une des deux bosses de triage d'Anvers-Nord en raison de déficits budgétaires. Or l'accord de gouvernement exprime l'ambition de doubler d'ici 2030 le volume de marchandises transportées par le rail. Comment le ministre entend-il concilier ces deux éléments?*

26.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Malgré l'ambition du gouvernement, nous constatons que le tonnage de marchandises transportées par le rail diminue alors que le trafic routier continue d'augmenter.

Quel serait l'impact de la fermeture d'un faisceau de triage à Anvers-Nord? Que se passerait-il si Lineas, qui a dû être sauvée avec de l'argent public et qui est subventionnée par le ministre, faisait malgré tout faillite?

26.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai pas de réponse aux questions de Mme Vindevoghel, mais j'y répondrai volontiers lors d'une prochaine réunion de commission.

Infrabel a élaboré différents scénarios sur l'avenir de

Een van de elementen in die visie is om in overleg met Belgian Mobility Card na te gaan hoe de betalingsinfrastructuur zowel digitaal als fysiek kan worden geharmoniseerd. Brupass XL is vorig jaar operationeel geworden en is een noodzakelijke stap om voort te bouwen in deze richting.

Het moet zeker nog allemaal beter, maar we zijn wel degelijk actief bezig met deze grote uitdaging.

25.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Men zou Brupass XL misschien kunnen uitbreiden naar het hele land. Dat zou ons al een hele stap verder brengen.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van

- **Jef Van den Bergh** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobilité) over "Het sluiten van een rangeerheuvel ten noorden van Antwerpen" (55039525C)
- **Maria Vindevoghel** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobilité) over "De rangeerheuvel Antwerpen-Noord" (55039783C)

26.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Na de concentratie van de rangeeractiviteiten in Antwerpen, met het sluiten van bundels in Zeebrugge en Gent, zou Infrabel nu wegens budgettaire tekorten een van de twee rangeerheuvelds van Antwerpen-Noord willen sluiten. Het regeerakkoord bevat nochtans de ambitie om het getransporteerde volume per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Hoe valt dit volgens de minister te rijmen?*

26.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ondanks de regeringsambitie stellen we vast dat de tonnage per spoor vermindert terwijl het wegverkeer blijft toenemen.

Welke gevolgen zou de sluiting van een rangeerbundel in Antwerpen-Noord hebben? Wat gebeurt er als Lineas, dat met overheidsgeld gered moest worden en door de minister gesubsidieerd wordt, alsnog failliet gaat?

26.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik heb geen antwoord op de vragen van mevrouw Vindevoghel, maar ik beantwoord ze graag in een volgende commissievergadering.

Infrabel heeft verschillende ideeën over de

l'exploitation de la gare de triage du port d'Anvers. J'ai demandé de consulter les utilisateurs principaux de cette installation au sujet des différentes hypothèses. Je ne soutiens pas un scénario consistant à fermer l'une des deux bosses de triage. Il existe suffisamment de moyens pour une modernisation, qui doit démarrer dès que possible.

Je n'entrerai pas dans les détails du plan pluriannuel d'investissement, mais 11 milliards d'euros seront investis dans l'infrastructure ferroviaire ces 10 prochaines années. La vision 2030 pour le rail et le plan d'action relatif au transport de marchandises sont très clairs quant à l'importance et aux atouts de cette installation de triage.

26.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Je me réjouis que la bosse de triage ne soit pas fermée.

26.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le transfert modal dans le transport de marchandises est extrêmement important. J'espère donc que la gare de triage ne disparaîtra pas. Cependant, l'exploitation par Lineas a désormais pour effet d'organiser la concurrence, alors que cette exploitation devrait être confiée à Infrabel.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55039533C de M. Patrick Prévot et les questions n°s 55039556C et 55039557C de M. Senesael sont reportées. Les questions n°s 55039598C et 55039602C de Mme Verhaert sont transformées en questions écrites.

27 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incident survenu à Bruxelles-Midi et la communication de la SNCB au sujet des trains supprimés" (55039633C)

27.01 Jef Van den Bergh (cd&v): D'après la CEO de la SNCB, Mme Dutordoir, la satisfaction concernant la communication de la SNCB augmente. C'est exact, mais seulement lorsque tout va bien. La semaine du 16 octobre, plusieurs trains ont été supprimés en raison de débris présents sur les voies en gare de Bruxelles-Midi. La communication sur cet incident a vraiment laissé à désirer. Les trains ont tout simplement disparu du planificateur d'itinéraires.

Le ministre peut-il en dire plus sur cet incident survenu à Bruxelles-Midi? Comment la SNCB a-t-elle communiqué à ce sujet? Quelles améliorations peuvent-elles être apportées? Un protocole de communication clair existe-t-il en cas d'incidents

toekomstige exploitatie van het rangeerstation in de haven van Antwerpen. Ik heb gevraagd om de belangrijkste gebruikers van deze installatie te raadplegen over de verschillende hypothesen. Ik sta niet achter een scenario waarbij een van de twee heuvels wordt gesloten. Er zijn voldoende middelen voor de modernisering, die zo snel mogelijk moet beginnen.

Ik zal niet ingaan op de details van het meerjarig investeringsplan, maar in de volgende 10 jaar wordt er 11 miljard euro geïnvesteerd in spoorinfrastructuur. Spoorvisie 2030 en het actieplan Goederenvervoer zijn zeer duidelijk over het belang en de troeven van deze rangeerfaciliteit.

26.04 Jef Van den Bergh (cd&v): Het verheugt me dat de rangeerheuvel niet zal worden gesloten.

26.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De modal shift in het goederenvervoer is enorm belangrijk. Ik hoop dan ook dat de rangeerbundel niet wegvalt. Door de uitbating door Lineas wordt er nu echter concurrentie georganiseerd terwijl Infrabel dit beter in handen zou hebben.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55039533C van de heer Patrick Prévot en nrs. 55039556C en 55039557C van de heer Senesael worden uitgesteld. De vragen nrs. 55039598C en 55039602C van mevrouw Verhaert worden omgezet in schriftelijke vragen.

27 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het incident in Brussel-Zuid en de communicatie van de NMBS over de geschrapte treinen" (55039633C)

27.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Volgens de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, neemt de tevredenheid over de communicatie van de NMBS toe. Dat klopt, maar alleen zolang het goed gaat. In de week van 16 oktober werd een aantal treinen afgeschaft wegens brokstukken op de sporen in het station Brussel-Zuid. De communicatie hierover was werkelijk ondermaats. De treinen verdwenen gewoon van de routeplanner.

Kan de minister het incident in Brussel-Zuid toelichten? Hoe werd er hierover gecommuniceerd? Hoe kan een en ander beter? Bestaat er een duidelijk communicatieprotocol bij onvoorziene incidenten?

imprévus?

27.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le 15 octobre, de petits débris issus de la façade de l'ancien bâtiment Fonsny sont tombés sur les voies 20 et 21 de Bruxelles-Midi, qui ont dû être mises hors service. Un plan de transport alternatif a été mis en place pour le 16 octobre, et plusieurs trains ne pouvaient pas circuler. Les deux voies ont pu être remises en service le 20 octobre.

Le service alternatif des trains a fait l'objet de communications par tous les canaux, y compris le planificateur de voyage, la page web relative aux perturbations et les annonces dans les gares à partir du 16 octobre. Malheureusement, les jours suivants, la communication n'était plus visible que sur la page web relative aux perturbations et sur les écrans d'information dans les gares. En raison d'un problème interne à la SNCB, les trains supprimés n'apparaissaient plus dans le planificateur de voyage. Nous regrettons la confusion qui en a résulté.

Il existe une procédure de communication en cas d'incident. Des concertations auront encore lieu concernant la coordination en cas d'incidents ayant une incidence à plus long terme sur la circulation des trains.

27.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Je me réjouis déjà que la SNCB reconnaisse son erreur et qu'elle s'efforcera de l'éviter à l'avenir.

L'incident est clos.

28 Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le transport ferroviaire touristique" (55039634C)

28.01 Jean-Marc Delizée (PS): Les statistiques du transport ferroviaire intègrent le facteur travail et l'activité scolaire, mais pas les loisirs, à l'exception de la côte belge et de Walibi. Les flux touristiques ne sont donc pas pris en compte dans le déploiement de notre offre ferroviaire.

Or, les localités s'inscrivant dans un tourisme durable doivent réagir en termes de *slow tourism* et il est difficile d'y inciter le public faute de moyens d'accès en bus ou en train. Dès lors, des statistiques touristiques dans l'offre de transport ferroviaire s'imposent donc et cela va dans le sens de Vision Rail 2040.

27.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Op 15 oktober belandden kleine brokstukken van de gevel van het oude Fonsnygebouw in Brussel-Zuid op het spoor, waardoor de sporen 20 en 21 werden afgesloten. Er werd een alternatief transportplan opgesteld voor 16 oktober, waarbij een aantal treinen niet kon rijden. Op 20 oktober konden beide sporen opnieuw in gebruik genomen worden.

Over de alternatieve treindienst werd er vanaf 16 oktober gecommuniceerd via alle infokanalen, waaronder de reisplanner, de webpagina met storingen en de aankondigingen in de stations. De dagen daarna was de communicatie jammer genoeg enkel zichtbaar op de webpagina met storingen en op de infoschermen in de stations. Er liep bij de NMBS intern iets mis, waardoor de afgeschafte treinen niet meer verschenen in de reisplanner. We betreuren de verwarring hierdoor.

Er is een procedure over communicatie bij incidenten. Er zal nog overlegd worden over de onderlinge coördinatie bij een incident dat op langere termijn een impact op het treinverkeer heeft.

27.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Ik juich alvast toe dat de NMBS haar fout erkent en dat ze dit in de toekomst zal proberen te vermijden.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het toeristische treinverkeer" (55039634C)

28.01 Jean-Marc Delizée (PS): In de statistieken van het personenvervoer per trein wordt er rekening gehouden met verplaatsingen voor werk en school, maar niet met verplaatsingen in het kader van vrijetijdsbesteding, met uitzondering van de cijfers voor de Belgische kust en Walibi. Toeristenstromen worden dus niet mee in aanmerking genomen bij de verdere uitbouw van ons treinaanbod.

Lokale overheden die zich inzetten voor duurzaam toerisme moeten echter mogelijkheden kunnen bieden voor *slow tourism*, want het is moeilijk het publiek daar warm voor te maken als men niet met de bus of trein ter plaatse raakt. Het is dan ook essentieel dat er bij de verdere uitbouw van het treinaanbod rekening gehouden wordt met de toerismecijfers, en dat strookt ook met de Spoorvisie 2040.

Ainsi, la Maison du Tourisme Pays des Lacs invite les visiteurs à prendre les transports en commun et a initié une ligne test de bus TEC depuis la gare de Walcourt vers les Lacs de l'Eau d'Heure. Avec la SNCB et la TEC, il faut la promouvoir pour contribuer à sa rentabilité.

En cela, on soutient des outils de pilotage et de management pour une réflexion stratégique et prospective sur les défis futurs.

Les entreprises ferroviaires belges doivent fournir des données pour évaluer leurs services.

Si on veut encourager les citoyens à privilégier les transports en commun, ne faut-il pas analyser les besoins en fonction des loisirs et proposer une offre en rapport? Ne faut-il pas intégrer les loisirs dans les statistiques? Ne faut-il pas une meilleure complémentarité entre le bus et le train?

En vue de la saison 2024, ne faut-il pas impliquer les opérateurs de transports publics régionaux pour avancer sur les *Discovery Tickets*?

[28.02] Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Pour permettre un tourisme décarboné, je veux doubler la part des voyageurs en train d'ici 2040, avec le nouveau plan de transport prévu dès décembre. La fréquence des trains augmentera dans 205 gares et l'offre de loisirs anime les réflexions sur les plans de transport de la SNCB.

En matière de voyages de loisirs, on a dépassé les résultats d'avant le covid. La future réforme tarifaire activera encore ce potentiel.

La SNCB participe aux concertations avec les acteurs locaux. Elle est informée de la promotion de la Maison du Tourisme Pays des Lacs. La nouvelle liaison TEC à partir de la gare de Walcourt va dans la bonne direction. La SNCB poursuivra ses contacts pour discuter des tests et le cas échéant, adapter son offre aux intentions des deux parties. La SNCB est toujours disposée à discuter avec d'éventuels partenaires pour une collaboration *Discovery Ticket*.

Zo moedigt de toeristische dienst van het Pays des Lacs bezoekers ertoe aan het openbaar vervoer te nemen en is er bij wijze van test een nieuwe TEC-buslijn opgestart van het station Walcourt naar de meren van Eau d'Heure. Samen met de NMBS en de TEC moeten we die promoten om er mee voor te zorgen dat ze rendabel wordt.

In dat kader zijn we voorstander van sturings- en managementinstrumenten voor een strategische en toekomstgerichte denkoefening rond toekomstige uitdagingen.

De Belgische spoorwegbedrijven moeten gegevens ter beschikking stellen op basis waarvan hun diensten geëvalueerd kunnen worden.

Moeten we bij de analyse van de behoeften niet meer aandacht schenken aan de vrijetijdsbesteding om vervolgens een daarop afgestemd aanbod voor te stellen, indien we de burgers ertoe willen aansporen om te kiezen voor het openbaar vervoer? Moeten we de vrijetijdsverplaatsingen niet in de statistieken opnemen? Moet de complementariteit tussen de bus en de trein niet verbeteren?

Moet er met het oog gericht op het seizoen 2024 geen beroep gedaan worden op de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen teneinde vooruitgang te boeken inzake de *Discovery Tickets*?

[28.02] Minister Georges Gilkinet (Frans): Om een koolstofvrij toerisme mogelijk te maken, wil ik met het nieuwe vervoersplan dat vanaf december in werking treedt het aantal treinreizigers tegen 2040 verdubbelen. In 205 stations zal de treinfrequentie toenemen en wanneer er over de vervoersplannen van de NMBS nagedacht wordt, gaat er veel aandacht naar het vrijetijdsaanbod.

Inzake de vrijetijdsverplaatsingen hebben we de resultaten van vóór de coronacrisis overtroffen. De toekomstige tariefhervorming zal dat potentieel nog verruimen.

De NMBS neemt aan het overleg met de lokale actoren deel. Ze is op de hoogte van de promotie van de Maison du Tourisme Pays des Lacs. De nieuwe TEC-verbinding vanaf het station Walcourt is een stap in de goede richting. De NMBS zal haar contacten voortzetten om de tests te bespreken en, indien nodig, haar aanbod aan te passen aan de plannen van beide partijen. De NMBS is steeds bereid met eventuele partners te overleggen hoe er rond het *Discovery Ticket* een samenwerking tot stand gebracht kan worden.

28.03 Jean-Marc Delizée (PS): La volonté de partenariat des entreprises de transport est positive, mais les flux touristiques et l'offre de loisirs pourraient être davantage pris en compte.

L'incident est clos.

29 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau à Bilzen" (55039703C)

29.01 Wouter Raskin (N-VA): Je me réfère à une précédente question à ce sujet. L'adjudication était prévue pour fin octobre. Pouvez-vous faire le point?

29.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Tous les avis ont été reçus et le rapport d'adjudication est en cours de rédaction. Les lettres de notification seront envoyées dans la deuxième quinzaine de novembre pour que les travaux puissent démarrer à la mi-janvier 2024.

29.03 Wouter Raskin (N-VA): La dernière fois que je vous ai posé une question à ce sujet, vous avez communiqué qu'Infrabel avait fait savoir que l'adjudication aurait lieu fin octobre et que les travaux commenceraient début 2024. Je m'en étonne car les avis n'ont manifestement été reçus que tout récemment.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 55039704C et n^o 55039721C de M. Senesael sont reportées. La question n^o 55039768C de M. Arens est transformée en question écrite.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 31.

28.03 Jean-Marc Delizée (PS): Het is positief dat de vervoersbedrijven bereid zijn samen te werken, maar er zou meer rekening gehouden kunnen worden met de toeristenstromen en het vrijetijdsaanbod.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van overwegen in Bilzen" (55039703C)

29.01 Wouter Raskin (N-VA): Ik verwijs naar een vorige vraag hierover. Eind oktober zou de gunning worden verleend. Wat is de stand van zaken?

29.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Alle adviezen zijn ontvangen en het gunningsverslag wordt opgemaakt. De notificatiebrieven worden in de tweede helft van november verstuurd, zodat de werken midden januari 2024 van start kunnen gaan.

29.03 Wouter Raskin (N-VA): Vorige keer liet Infrabel de minister zeggen dat de gunning eind oktober zou worden verleend en dat de werken begin 2024 zouden worden aangevat. Dat is vreemd, aangezien de adviezen blijkbaar nu pas binnen zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 55039704C en 55039721C van de heer Senesael worden uitgesteld. Vraag nr. 55039768C van de heer Arens wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.31 uur.