

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

19-03-2024

Après-midi

Dinsdag

19-03-2024

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 beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

- Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le problème d'emploi des langues à la gare de Denderleeuw" (55041567C) 1
*Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité*
- Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les ambitions du gouvernement flamand en matière de transport ferroviaire à Anvers" (55041631C) 2
*Orateurs: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité*
- Question de Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La correspondance vers Spa en gare de Pepinster" (55041458C) 3
*Orateurs: **Julie Chanson, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité*
- Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de repos compensatoire du personnel de la SNCB" (55041728C) 4
*Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité*
- Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre du personnel des chemins de fer en 2023" (55041764C) 4
*Orateurs: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité*
- Questions jointes de 5
 - Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle de sécurité du personnel des chemins de fer" (55041775C) 5
 - Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le futur screening des agents du rail" (55041999C) 5
*Orateurs: **Frank Troosters, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité*
- Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rixe survenue à la gare de Hasselt" (55041819C) 8
*Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité*
- Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets d'interdiction des vols de nuit" (55041863C) 9
*Orateurs: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité*

INHOUD

- Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De taalproblematiek in het station van Denderleeuw" (55041567C) 1
*Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit*
- Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorambities van de Vlaamse regering in Antwerpen" (55041631C) 2
*Sprekers: **Kim Buyst, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit*
- Vraag van Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aansluiting naar Spa in het station Pepinster" (55041458C) 3
*Sprekers: **Julie Chanson, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit*
- Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatierustdagen van het NMBS-personeel" (55041728C) 4
*Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit*
- Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen spoorpersoneel in 2023" (55041764C) 4
*Sprekers: **Tomas Roggeman, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit*
- Samengevoegde vragen van 5
 - Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsscreening van het spoorpersoneel" (55041775C) 5
 - Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstige veiligheidsscreening van spoorwegpersoneel" (55041999C) 5
*Sprekers: **Frank Troosters, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit*
- Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steekpartij in het station Hasselt" (55041819C) 8
*Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit*
- Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een verbod op nachtvluchten" (55041863C) 9
*Sprekers: **Frank Troosters, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit*

Question de Samuel Cogolati à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des guichets dans les gares de Huy et Waremme" (55041911C)	10	Vraag van Samuel Cogolati aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van de loketten in de stations Hoei en Borgworm" (55041911C)	10
<i>Orateurs:</i> Samuel Cogolati, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Samuel Cogolati, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Peter De Roover à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train Benelux et son incidence sur l'offre de trains sur la ligne Anvers-Malines-Bruxelles" (55041915C)	11	Vraag van Peter De Roover aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Benelux-trein en de impact op het treinaanbod op de lijn Antwerpen-Mechelen-Brussel" (55041915C)	11
<i>Orateurs:</i> Peter De Roover , président du groupe N-VA, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Peter De Roover , voorzitter van de N-VA-fractie, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aménagement d'un poste de police à la gare du Midi" (55041930C)	12	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inrichting van een politiepост in het station Brussel-Zuid" (55041930C)	12
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La requête de la Russie contre 37 États membres de l'OACI" (55041948C)	13	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Russische rekest tegen 37 lidstaten van de ICAO" (55041948C)	13
<i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le bilan à la mi-mandat de la présidence belge de l'UE en matière de mobilité" (55041949C)	14	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tussentijdse balans halfway het Belgische EU-voorzitterschap inzake mobiliteit" (55041949C)	14
<i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les frais de consultance de la SNCB et d'Infrabel" (55041965C)	15	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De consultancykosten van de NMBS en Infrabel" (55041965C)	15
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dépenses de consultance excessives des entreprises ferroviaires" (55041988C)	15	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De buitensporige consultancy-uitgaven van de spoorbedrijven" (55041988C)	15
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les frais réels de consultance de la SNCB et d'Infrabel" (55042003C)	15	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De echte consultancykosten van de NMBS en Infrabel" (55042003C)	15
<i>Orateurs:</i> Chanelle Bonaventure, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Chanelle Bonaventure, Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes sur la ligne 12" (55042000C)	18	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen op lijn 12" (55042000C)	18
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55042002C)	18	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van overwegen" (55042002C)	18
<i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la		<i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van	

Mobilité		Mobiliteit	
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains à grande vitesse non équipés du système de sécurité ETCS" (55042005C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	19	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Hogesnelheidstreinen zonder ETCS-veiligheidssysteem" (55042005C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	19
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur les voies et la communication en la matière" (55042006C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	20	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de sporen en de communicatie daaromtrent" (55042006C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	20
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les permis de conduire dont la date de validité est dépassée" (55042007C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	21	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Vervallen rijbewijzen" (55042007C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	21
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité aux passages à niveau" (55042008C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	22	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid bij spooroverwegen" (55042008C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	22
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouvel outil de lutte contre la récidive en matière de roulage" (55042009C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	24	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe instrument tegen recidive in het verkeer" (55042009C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	24
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le numéro d'urgence de Securail" (55042010C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het noodnummer van Securail" (55042010C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
Questions jointes de - Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les escalators de la gare de Louvain (question de suivi)" (55041735C) - Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes à la gare de Louvain (question de suivi)" (55041736C) <i>Orateurs: Els Van Hoof, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	26 26 26	Samengevoegde vragen van - Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De roltrappen in het station van Leuven (opvolgvraag)" (55041735C) - Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Leuven (opvolgvraag)" (55041736C) <i>Sprekers: Els Van Hoof, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	26 26 26

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

du

MARDI 19 MARS 2024

Après-midi

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 19 MAART 2024

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 15 h 08 sous la présidence de Mme Kim Buyst.

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

La **présidente**: Il a déjà été répondu par écrit à la question n° 55041470C de M. Roggeman.

01 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le problème d'emploi des langues à la gare de Denderleeuw" (55041567C)

01.01 Tomas Roggeman (N-VA): Une plainte a été introduite auprès de la Commission permanente de Contrôle linguistique (CPCL) parce qu'à la gare de Denderleeuw, les voyageurs étaient systématiquement abordés en français, ce qui est contraire à la législation sur l'emploi des langues.

La SNCB a-t-elle connaissance de cette violation de la législation sur l'emploi des langues à la gare de Denderleeuw? Comment résoudra-t-elle le problème? Comment le ministre garantira-t-il que la législation sur l'emploi des langues sera toujours respectée?

01.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): En tant qu'entreprise publique, la SNCB est effectivement tenue d'appliquer les dispositions de la législation sur l'emploi des langues en matière administrative. L'avis rendu par la CPCL accorde certaines dérogations aux principes généraux. La SNCB a, en effet, reçu des messages selon lesquels le personnel de la gare Denderleeuw s'adresserait systématiquement aux voyageurs en français. La SNCB a ouvert une enquête et prendra les mesures qui s'imposent. Dans le cadre de son service, un guichetier est toutefois autorisé à parler la langue du

De behandeling van de vragen vangt aan om 15.08 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Kim Buyst.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 55041470C van de heer Roggeman werd reeds schriftelijk beantwoord.

01 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De taalproblematiek in het station van Denderleeuw" (55041567C)

01.01 Tomas Roggeman (N-VA): Bij de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) werd een klacht ingediend omdat reizigers in het station van Denderleeuw systematisch werden aangesproken in het Frans, wat in strijd is met de taalwetgeving.

Is de NMBS op de hoogte van deze schending van de taalwetgeving in het station van Denderleeuw? Hoe zal men dit oplossen? Hoe zal de minister de consequente naleving van de taalwetgeving garanderen?

01.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NMBS is als overheidsbedrijf inderdaad gebonden aan de bepalingen van de taalwetgeving in administratieve aangelegenheden. Het advies van de VCT laat enkele afwijkingen toe op de algemene principes. De NMBS heeft inderdaad berichten ontvangen dat haar personeel in Denderleeuw de reizigers systematisch zou aanspreken in het Frans. De NMBS onderzoekt dit nu en zal de gepaste maatregelen nemen. Een loketbediende mag echter wel in het kader van de dienstverlening de taal spreken van de klant.

client.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les ambitions du gouvernement flamand en matière de transport ferroviaire à Anvers" (55041631C)

02 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorambities van de Vlaamse regering in Antwerpen" (55041631C)

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Dans le Toekomstverbond, le gouvernement flamand s'est engagé à renforcer les transports publics à Anvers et aux alentours. Ainsi, un projet vise à réactiver l'ancienne ligne ferroviaire périphérique d'Anvers et à développer une liaison vers le Sportpaleis et le port, notamment au travers de la réouverture de gares telles que Schijnpoort et Luchtbal.

02.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De Vlaamse regering ging in het Toekomstverbond het engagement aan om het openbaar vervoer in en rondom Antwerpen te versterken. Zo is er een project om de oude Ringspoorlijn weer in te schakelen en een verbinding naar het Sportpaleis en de haven uit te bouwen, via onder andere het heropenen van stations als Schijnpoort en Luchtbal.

Cette annonce a-t-elle été précédée de concertations avec Infrabel et la SNCB? Des accords concrets ont-ils été conclus à cet égard? En 2023, Infrabel a encore effectué des modifications à cette ligne périphérique pour le transport de fret. Des investissements sont-ils encore nécessaires pour permettre également la circulation de trains de passagers sur cette ligne? Quelles conclusions la SNCB a-t-elle tirées de l'étude réalisée en 2019 sur l'exploitation de cet anneau ferroviaire?

Ging er overleg met Infrabel en de NMBS aan deze aankondiging vooraf? Werden ter zake al concrete afspraken gemaakt? Infrabel voerde in 2023 nog aanpassingen voor het goederenvervoer door aan het Ringspoor. Zijn er nog investeringen nodig om hier ook passagierstreinen in te kunnen leggen? Welke conclusies trok de NMBS uit het onderzoek naar de uitbating van het Ringspoor in 2019?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Infrabel a été informée de manière limitée sur le Routeplan 2030, dont l'anneau ferroviaire est une composante, notamment lors d'une réunion avec la région de transport. La SNCB est un membre observateur de la région de transport d'Anvers et a participé à la préparation de ce Routeplan 2030. Des concertations ont lieu avec les différentes parties prenantes sur les évolutions possibles de l'offre ferroviaire. Aucun accord concret n'a été établi à cet égard et aucun moyen n'a été débloqué à cet effet dans le plan pluriannuel d'investissement.

02.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Infrabel werd beperkt geïnformeerd over het Routeplan 2030, waarvan het Ringspoor een onderdeel vormt, onder meer via een meeting met de vervoersregio. De NMBS is waarnemend lid van de vervoersregio Antwerpen en heeft dit Routeplan 2030 mee voorbereid. Met de verschillende stakeholders wordt overlegd over de mogelijke ontwikkelingen van het spooraanbod. Daarover zijn geen concrete afspraken vastgelegd en in het meerjareninvesteringsplan zijn er hiervoor geen middelen uitgetrokken.

En outre, des contacts ont eu lieu dans le passé autour de l'étude "Hub multimodal à Anvers", le but étant d'étudier l'aménagement d'une nouvelle voie de chemin de fer le long de la L4 jusqu'à Sint-Job ainsi qu'une extension de capacité entre Anvers-Berchem et Anvers-Sud. Ces projets s'inscrivent dans le cadre du plan routier 2030. À cet égard, des investissements supplémentaires sont nécessaires, aux fins notamment de la construction ou de la réouverture de gares de voyageurs, par exemple Schijnpoort, de l'aménagement d'une nouvelle troisième voie le long de la L4 jusqu'à Sint-Job, etc. L'impact de ces chantiers n'a pas encore été chiffré.

Daarnaast waren er in het verleden contacten over de studie 'Multimodale Knoop in Antwerpen' om een ruimtelijke studie te maken voor een nieuwe spoorlijn langsheen L4 tot Sint-Job en een capaciteitsuitbreiding tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Zuid. Die plannen maken deel uit van het Routeplan 2030. Hiervoor zijn extra investeringen nodig, zoals nieuwe of te heropenen reizigersstations, bijvoorbeeld Schijnpoort, een nieuw derde spoor langsheen L4 tot in Sint-Job enzovoort. Tot nu toe werd de impact daarvan nog niet berekend.

Le plan routier 2030 est une étude complexe à

Het Routeplan 2030 is een complexe studie waarbij

laquelle Infrabel souhaite apporter son expertise. En 2018, la SNCB a étudié la desserte de la ligne circulaire avec une gare à Schijnpoot, mais les résultats n'ont pas été concluants.

Infrabel haar expertise ter beschikking wil stellen. De NMBS heeft de bediening van het Ringspoor met een station in Schijnpoot in 2018 onderzocht, evenwel zonder overtuigend resultaat.

02.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La communication du gouvernement flamand au sujet de ces projets est bien plus concrète que la réponse du ministre. Il est naturellement important de savoir qui prendra en charge ces investissements supplémentaires.

02.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De communicatie van de Vlaamse regering over deze plannen lijkt net iets concreter dan het antwoord van de minister. Het is natuurlijk belangrijk te weten wie die extra investeringen op zich gaat nemen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Julie Chanson à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La correspondance vers Spa en gare de Pepinster" (55041458C)

03 Vraag van Julie Chanson aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aansluiting naar Spa in het station Pepinster" (55041458C)

03.01 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Le délai de neuf minutes pour la correspondance entre le train IC 12 Courtrai-Welkenraedt et le L Verviers-Spa en gare de Pepinster est trop court dès que l'IC a du retard – ce qui est de plus en plus fréquent. Quand cela arrive, les voyageurs doivent attendre environ une heure le train L suivant. Dès lors, de plus en plus de voyageurs prennent leur voiture jusqu'à la gare de Pepinster. La ligne de Spa étant un cul-de-sac, si un train prend un retard de moins de 15 minutes, c'est sans conséquence pour son retour puisqu'il doit attendre pour repartir vers Verviers.

03.01 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Negen minuten is te kort om in het station Pepinster over te kunnen stappen van de IC 12 Kortrijk-Welkenraedt op de L-trein Verviers-Spa als de IC-trein vertraging heeft – wat steeds vaker gebeurt. In dat geval moeten de reizigers ongeveer een uur op de volgende L-trein wachten. Als gevolg daarvan nemen steeds meer reizigers de auto naar het station Pepinster. Omdat de lijn naar Spa een doodspoor is, heeft een vertraging van minder dan 15 minuten geen effect op de terugrit van de trein, omdat die moet wachten om terug naar Verviers te rijden.

La SNCB pourrait-elle assurer que le train L Verviers-Spa attende maximum 15 minutes l'IC Courtrai-Welkenraedt?

Zou de NMBS er niet voor kunnen zorgen dat de L-trein Verviers-Spa maximum 15 minuten op de IC Kortrijk-Welkenraedt wacht?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La SNCB a constaté que cette relation connaît une baisse de ponctualité. Les omnibus Verviers-Central – Spa-Géronstère attendent 3 minutes tant en semaine, pour la correspondance avec les IC Courtrai-Welkenraedt, que le week-end, pour la correspondance avec les S41, mais cela peut être insuffisant.

03.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): De NMBS heeft vastgesteld dat de stiptheid op die verbinding daalt. De stoptrein Verviers-Centraal – Spa-Géronstère wacht zowel op weekdagen, voor de aansluiting met de IC Kortrijk-Welkenraedt, als in het weekend, voor de aansluiting met de S41, drie minuten, maar dat kan onvoldoende zijn.

La SNCB va tenter de restaurer la ponctualité sur les IC Courtrai-Welkenraedt à Pepinster. En attendant, elle va allonger les délais des omnibus Verviers-Central – Spa-Géronstère de deux minutes supplémentaires. Ainsi, dès le 15 avril, le train L vers Spa attendra le train venant de Courtrai et Bruxelles s'il n'a pas plus de 11 minutes de retard.

De NMBS zal trachten de treinen op de IC-verbinding Kortrijk-Welkenraedt opnieuw stipt te laten aankomen in het station Pepinster. In afwachting zal de NMBS de omnibus Verviers-Centraal – Spa-Géronstère twee minuten langer laten wachten voor deze doorrijdt. Zo zal de L-trein naar Spa vanaf 15 april wachten op de trein vanuit Kortrijk en Brussel, voor zover die maximaal 11 minuten vertraging heeft.

Au-delà d'une attente de cinq minutes, le train vers Spa doit démarrer pour éviter de se mettre en retard, de compromettre son temps de réutilisation à Spa et de circuler en retard sur son parcours retour vers

Na vijf minuten gewacht te hebben moet de trein naar Spa vertrekken om zelf vertraging te vermijden, de herbenuttingstijd te Spa niet in het gedrang te laten komen en niet met vertraging terug te rijden

Verviers, mettant alors en difficulté la correspondance dans l'autre sens, à Pepinster, avec l'IC vers Bruxelles et Courtrai.

Le dernier train vers Spa propose et proposera encore six minutes d'attente en semaine et huit le week-end pour éviter de bloquer les voyageurs à Pepinster. Cela ne changera pas après le 15 avril.

03.03 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Je me réjouis que la SNCB prenne en compte ce problème.

L'incident est clos.

04 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les jours de repos compensatoire du personnel de la SNCB" (55041728C)

04.01 Frank Troosters (VB): *La SNCB avait un délai courant jusqu'à la mi-2024 pour apurer le gros arriéré de jours de congé compensatoire que peut prendre son personnel. Quel est l'état actuel de la situation?*

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Fin 2021, le nombre de jours de compensation en retard à résorber s'élevait à 98 526. Au 31 janvier 2024, ce nombre avait déjà été ramené à 23 051, pour un total d'environ 2 600 collaborateurs. Le 30 juin 2024, il n'en resterait plus que 18 898, compte tenu des jours de repos compensatoire déjà planifiés. D'ici la fin de cette législature, 81 % du solde auront été récupérés. La SNCB s'attend à ce que ce solde diminue encore d'ici la mi-2024. Pour la première fois depuis une décennie, il y a eu davantage de recrutements que de départs au sein de la SNCB. Le nombre d'effectifs a augmenté de 224 en 2023. Cela devrait permettre à la SNCB d'octroyer davantage de jours libres à son personnel en 2024, de sorte que le solde diminuera encore. Les jours qui ne pourront pas être octroyés, seront payés.

L'incident est clos.

05 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les agressions à l'encontre du personnel des chemins de fer en 2023" (55041764C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): En 2022, nous avons constaté une très nette augmentation du nombre d'actes de violence dans les trains et les gares par rapport à 2021, 1 900 cas ayant été enregistrés.

Quels sont les chiffres pour 2023? Combien

naar Verviers, wat de aansluiting in de andere richting met de IC naar Brussel en Kortrijk in Pepinster dan weer in gevaar zou brengen.

De laatste trein naar Spa wacht tijdens de week nog zes en tijdens het weekend acht minuten om te voorkomen dat reizigers in Pepinster zouden stranden. Dat blijft ook na 15 april zo.

03.03 Julie Chanson (Ecolo-Groen): Ik ben blij dat de NMBS rekening houdt met dit probleem.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De compensatierustdagen van het NMBS-personeel" (55041728C)

04.01 Frank Troosters (VB): *De NMBS kreeg tot midden 2024 de tijd om het groot aantal compensatierustdagen bij zijn personeel weg te werken. Wat is de stand van zaken?*

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Eind 2021 werd het aantal achterstallige compensatiedagen vastgesteld op 98.526. Op 31 januari 2024 was dat al verminderd tot 23.051 dagen voor in totaal zowat 2.600 medewerkers. Rekening houdend met de reeds ingeplande dagen zullen er op 30 juni 2024 nog 18.898 dagen overblijven. Tegen het einde van deze regeerperiode zal 81 % van het saldo zijn weggewerkt. De NMBS verwacht dat het saldo nog zal dalen tegen midden 2024. Voor het eerst in 10 jaar waren er meer aanwervingen dan vertrekkers bij de NMBS. Het aantal personeelsleden steeg in 2023 met 224. Dat moet de NMBS toelaten om aan haar personeel meer vrije dagen toe te kunnen kennen in 2024, zodat het saldo nog verder zal dalen. Voor de dagen die men niet kan toekennen, zal een uitbetaling gebeuren.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De agressie tegen spoorpersoneel in 2023" (55041764C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): In 2022 zagen we een sterke stijging van het aantal gewelddaden in treinen en stations ten opzichte van 2021, met 1.900 gevallen.

Wat zijn de cijfers voor 2023? Tot hoeveel uren

d'heures d'incapacité de travail ces incidents ont-ils entraînées? La SNCB maintient-elle sa politique consistant à se constituer partie civile lors de chaque incident? À combien de reprises a-t-elle dû le faire l'année dernière?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je fournirai par écrit à M. Roggeman les chiffres détaillés qu'il m'a demandés.

En 2023, les cas d'agression ont donné lieu à environ 57 000 heures d'incapacité de travail. Cela a concerné 348 ETP, soit une moyenne de 163 heures par personne. Si un collaborateur de la SNCB est victime d'une agression, il y a au minimum une société, HR Rail ou la SNCB, qui se constitue partie civile en cas de poursuites engagées par le parquet.

Le *masterplan* anti-agression contient une cinquantaine de mesures de lutte contre les agressions envers le personnel de la SNCB. Il s'agit d'un plan évolutif qui fait l'objet de discussions périodiques avec les organisations représentatives du personnel. Ainsi, il a récemment été décidé de renforcer les équipes Securail dans les lieux et aux moments à risque. Le ministre de la Justice a assuré son soutien à la SNCB en vue de rendre les peines plus sévères en cas d'agressions envers son personnel.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Le problème des agressions dans les gares et les trains ne cesse de s'aggraver. Il y a quelques années, nous avons adopté une résolution demandant des mesures de prévention, et même ces mesures limitées n'ont pas encore toutes été mises en œuvre. Le ministre est opposé à des mesures effectives, telles que des *bodycams* pour les agents de Securail, le port de menottes, des portiques de sécurité dans les gares, une plateforme de communication commune avec la police des chemins de fer ou un bouton d'alarme sur l'application de la SNCB. J'appelle cela de la négligence coupable.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrôle de sécurité du personnel des chemins de fer" (55041775C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le futur screening des agents du rail" (55041999C)

06.01 Frank Troosters (VB): Les autorités fédérales ont l'intention de procéder à un contrôle de sécurité visant l'ensemble du personnel ferroviaire

arbeidsongeschiktheid heeft dat geleid? Handhaaft de NMBS haar beleid om zich burgerlijke partij te stellen bij elk incident? Hoeveel keer was dat vorig jaar nodig?

05.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik zal de gevraagde detailcijfers schriftelijk bezorgen aan de heer Roggeman.

In 2023 leidden gevallen van agressie tot circa 57.000 uren arbeidsongeschiktheid. Daarbij waren 348 vte's betrokken, wat neerkomt op gemiddeld 163 uren per persoon. Als een NMBS-medewerker het slachtoffer wordt van agressie, stelt minimaal één maatschappij, HR Rail of de NMBS, zich burgerlijke partij bij de vervolging door het parket.

Het masterplan rond antiagressie bevat een vijftigtal maatregelen om agressie tegen het NMBS-personeel te bestrijden. Het is een evolutief plan dat periodiek wordt besproken met organisaties die het personeel vertegenwoordigen. Zo werd onlangs beslist de Securailteams te versterken op risicomomenten en -plaatsen. De minister van Justitie heeft de NMBS zijn steun toegezegd om de straffen voor aanvallen op het personeel te verstrengen.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het probleem met agressie in de stations en op de treinen neemt alsmaar toe. Wij hebben een paar jaar geleden een resolutie in dit verband goedgekeurd met preventiemaatregelen en zelfs die beperkte maatregelen zijn nog niet alle uitgevoerd. De minister is gekant tegen echte maatregelen, zoals *bodycams* voor Securailagenten, een handboeiendracht, veiligheidspoortjes in de stations, een gemeenschappelijk communicatieplatform met de spoorwegpolitie of een alarmknop in de NMBS-app. Ik noem dat schuldig verzuim.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheidsscreening van het spoorpersoneel" (55041775C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstige veiligheidsscreening van spoorwegpersoneel" (55041999C)

06.01 Frank Troosters (VB): De federale overheid wil een veiligheidsverificatie uitvoeren bij alle spoorpersoneel met een functie die door de

dont la fonction est considérée comme sensible par l'Autorité Nationale de Sécurité (ANS). La police fédérale évaluera si l'accès d'une personne à une fonction ou à un lieu particulier peut présenter un risque.

Nationale Veiligheidsoverheid als gevoelig wordt beschouwd. De federale politie zal beoordelen of de toegang van een persoon tot een functie of een bepaalde plaats een risico kan vormen.

Quelles sont les fonctions identifiées comme "sensibles"? Sur la base de quelles critères ces fonctions ont-elles été identifiées? Quelles données des personnes à contrôler seront évaluées? Comment la proportionnalité de ces actes d'investigation par rapport au risque éventuel pour la sécurité et aux lois sur la protection de la vie privée sera-t-elle assurée? Les membres de la direction et du conseil d'administration des entreprises ferroviaires feront-ils également l'objet d'une vérification de sécurité? Comment un membre du personnel ayant fait l'objet d'une évaluation négative pourra-t-il faire appel de la rupture de la relation de travail?

Welke functies worden er aangemerkt als 'gevoelig'? Op basis van welke criteria? Welke gegevens van de te screenen personen zullen worden beoordeeld? Hoe zal men de proportionaliteit van die onderzoeksdaeden ten opzichte van het eventuele veiligheidsrisico en de privacywetgeving kunnen garanderen? Worden de leden van de directie en de raad van bestuur van de spoorwegmaatschappijen ook onderworpen aan een veiligheidsscreening? Hoe zal een negatief beoordeeld personeelslid in beroep kunnen gaan tegen het beëindigen van de arbeidsrelatie?

06.02 Chanelle Bonaventure (PS): Les agents assumant des missions sensibles au sein d'Infrabel seront soumis à un *screening* policier tous les cinq ans. En cas d'attestation négative, un licenciement s'en suivra, ainsi qu'une interdiction à vie de postuler dans les chemins de fer. À la SNCB, cela vise les conducteurs, les agents Securail et les travailleurs opérant dans les salles de télésurveillance. Chez Infrabel, cela touchera les agents de circulation et les techniciens. La CGSP cheminots évoque 5 000 personnes concernées, mais HR Rail parle de 3 300 à la SNCB et 4 600 chez Infrabel. S'ils s'opposent à cet examen, ce sera aussi le licenciement d'office.

06.02 Chanelle Bonaventure (PS): Het personeel dat gevoelige opdrachten uitvoert bij de NMBS of bij Infrabel zal om de vijf jaar door de federale politie gescreend worden. Bij een negatieve evaluatie zal het personeelslid ontslagen worden en zal hij voor de rest van zijn leven niet meer bij de spoorwegen kunnen solliciteren. Bij de NMBS geldt de maatregel voor de treinbestuurders, de Securailagenten en werknemers in de controle- en bewakingsruimtes. Bij Infrabel gaat het onder andere over de *traffic controllers* en de technici. ACOD Spoor gewaagt van 5.000 betrokken personen, maar HR Rail heeft becijferd dat het bij de NMBS 3.300 werknemers en bij Infrabel 4.600 werknemers betreft. Wie zich tegen de screening verzet, wordt ambtshalve ontslagen.

Ces informations suscitent l'inquiétude sur le terrain. Ce protocole expéditif proviendrait de la précédente coalition Suédoise, et découle d'un arrêté royal de 2018 de lutte contre la menace terroriste.

Die informatie zorgt voor onrust op het terrein. Dat voortvarende protocol zou door de vorige regering – de Zweedse coalitie – ingevoerd zijn en voortvloeien uit een koninklijk besluit van 2018 in het kader van de strijd tegen de terreure dreiging.

Qu'en est-il de cette mesure et des raisons de sa mise en place? Combien d'agents sont-ils concernés? Comment leurs inquiétudes ont-elles été prises en compte? Des discussions doivent-elles avoir lieu?

Kunt u meer informatie over die maatregel verstrekken, alsook over de redenen voor de invoering ervan? Hoeveel personeelsleden worden aan zo een screening onderworpen? Wordt er rekening gehouden met hun bezorgdheden, en zo ja, hoe? Moet er nog een en ander besproken worden?

Pour certains syndicalistes, ces dispositions n'imposent pas *a priori* pas un licenciement d'office, contrairement à la mesure décidée. Que leur répondez-vous? Qu'en sera-t-il des agents d'Eurostar? Ce processus respectera-t-il le règlement général sur la protection des données (RGPD)?

Volgens bepaalde vakbondsafgevaardigden strekken de wettelijke bepalingen niet *a priori* tot een ambtshalve ontslag, in tegenstelling tot de maatregel die genomen werd. Welk antwoord zult u hun geven? Zal het Eurostar personeel ook aan de verplichte screening onderworpen worden? Zal de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) tijdens de procedure nageleefd worden?

06.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Ces mesures n'ont rien d'expéditif. L'arrêté a été pris par l'ancien gouvernement en application de recommandations de la commission d'enquête sur les attentats terroristes, largement approuvées par le Parlement.

Les mesures spécifiques appliquées à la SNCB et Infrabel ont fait l'objet de toutes les concertations nécessaires. Les modifications statutaires ont été approuvées par la commission paritaire nationale du 18 décembre.

Dans l'immense majorité des cas, cela débouchera sur une décision positive à l'égard des travailleurs concernés. Les suites à donner à un *screening* négatif ne sont pas précisées par l'arrêté mais relèvent de l'autonomie de gestion des entreprises ferroviaires.

Pour la SNCB, plus de 4 000 membres du personnel seront concernés et pour Infrabel, 4 600.

L'application des demandes d'avis de sécurité pour le personnel de la SNCB et d'Infrabel n'en est qu'à ses débuts. La priorité a été mise sur les entreprises publiques soumises à ma tutelle, mais l'ensemble du personnel équivalent sera "screené".

(*En néerlandais*) Les demandes d'avis de sécurité concernent les fonctions de conducteur de train et conducteur de manœuvre, d'agent de sécurité de Securail, de collaborateur du Security Operations Center (SOC) ou des Control Rooms (CR), de contrôleur de circulation, de techniciens *tracks and switches*, de technicien en signalisation et gestion des actifs, de technicien sous-stations et caténaires, de technicien Télécom ainsi que de technicien Rail Infrastructure Operations Center (RIOCI) et Regional Asset Control and Operations Room (RACOR).

Pour désigner ces fonctions, le SPF Mobilité a reçu de la part de la SNCB et d'Infrabel des analyses des risques tenant compte de scénarios dont les conséquences peuvent être importantes en raison de l'accès à des fonctions critiques dans la gestion du trafic ferroviaire sur la base de connaissances techniques spécifiques à certaines professions. Le SPF a ensuite demandé aux services compétents d'effectuer une analyse de la menace en se fondant sur les analyses des risques. Sur cette base, le SPF a procédé à une nouvelle analyse des conséquences possibles du scénario visé. Un *screening* de sécurité a alors été proposé à l'Autorité Nationale de Sécurité pour certaines catégories de fonction.

06.03 **Minister Georges Gilkinet** (*Frans*): Er is niets voortvarends aan die maatregelen. Het KB werd door de voormalige regering genomen met toepassing van de aanbevelingen van de onderzoekscommissie Terroristische Aanslagen, die met een ruime meerderheid door het Parlement goedgekeurd werden.

Al het noodzakelijke overleg over de specifieke maatregelen voor de NMBS en Infrabel heeft plaatsgevonden. De statutaire wijzigingen werden op 18 december door het nationale paritaire comité goedgekeurd.

In het overgrote deel van de gevallen wordt er een positieve beslissing genomen ten aanzien van de werknemer in kwestie. De manier waarop men aan een negatieve screening gevolg moet geven wordt niet in het KB gepreciseerd, maar valt onder de beheersautonomie van de spoorbedrijven.

Bij de NMBS gaat het over meer dan 4.000 personeelsleden en voor Infrabel zijn het er 4.600.

Er wordt nog niet zo lang een veiligheidsadvies gevraagd voor het NMBS- en het Infrabelpersoneel. De prioriteit ging uit naar de overheidsbedrijven waarvan ik de voogdijminister ben, maar al het personeel in zulke functies zal gescreend worden.

(*Nederlands*) Aanvragen om veiligheidsadvies betreffen de functies van treinbestuurder en bestuurder-rangeringen, veiligheidsagent van Securail, medewerker van Security Operations Center (SOC) of van de Control Rooms (CR), verkeersleider, technicus tracks en switches, technicus seininrichting en beheer van activa, technicus onderstations en bovenleidingen, telecomtechnicus en technicus Rail Infrastructure Operations Center (RIOCI) en Regional Asset Control and Operations Room (RACOR).

Voor die bepaling heeft de FOD Mobiliteit risicoanalyses gekregen van de NMBS en Infrabel waarin rekening wordt gehouden met scenario's met een grote potentiële impact door de toegang tot kritieke functies in het beheer van spoorverkeer op basis van specifieke technische kennis bij bepaalde beroepen. Daarna heeft de FOD de bevoegde diensten gevraagd om een dreigingsanalyse uit te voeren op basis van de risicoanalyses. Op basis hiervan heeft de FOD dan weer een analyse uitgevoerd van de potentiële gevolgen van het beoogde scenario. Daarop is aan de NVO een veiligheidsverificatie voorgesteld voor bepaalde categorieën van functies.

(En français) L'approche dans le contexte du sous-secteur ferroviaire n'a pas été mise en œuvre compte tenu d'un zonage. Elle se concentrait sur les fonctions critiques et non sur des zones spécifiques.

Toutes les données qui seront utilisées par les forces de police sont définies dans l'arrêté royal du 8 mai 2018. Elles comprennent les données à caractère personnel et les informations dans le système d'information Schengen, les données sur les personnes faisant l'objet d'un signalement, d'arrestation, de localisation ou d'identification dans la base de données créée au sein d'Interpol, la Banque de données nationale générale (BNG), les données et informations relatives à l'identification, au statut juridique externe et aux données judiciaires des personnes qui sont ou ont été détenues, traitées par le SPF Justice dans le cadre de ses missions relatives à l'exécution des peines et mesures privatives de liberté.

Au terme de l'analyse menée par la police fédérale, un avis pourra être émis et transmis à HR Rail, qui supervise les demandes d'avis de sécurité pour la SNCB et pour Infrabel.

(En néerlandais) Le règlement général sur la protection des données (RGPD) est en tout cas strictement respecté. En cas d'avis de sécurité négatif, le membre du personnel concerné peut saisir l'instance de recours compétente dans un délai de 8 jours qui suivent la notification de la décision. L'instance de recours dispose alors de 30 jours pour prendre une décision.

06.04 Frank Troosters (VB): Au lieu de s'attaquer à l'insécurité sur le rail et dans les infrastructures ferroviaires, et de protéger les passagers et le personnel contre les agressions, on vise les cheminots. Leur mécontentement ne m'étonne donc aucunement.

L'incident est clos.

07 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La rixe survenue à la gare de Hasselt" (55041819C)

07.01 Frank Troosters (VB): Le 7 mars, plusieurs voyageurs dans le train de Blankenberge à Genk ont été attaqués au couteau par un autre passager. À la gare de Hasselt, la rixe s'est poursuivie sur le quai.

Qu'est-ce qui a déclenché cette situation

(Frans) Bij de aanpak in de context van de subsector van het spoor werd er geen rekening gehouden met een welomschreven zonering. Die aanpak was gericht op de kritieke functies en niet op specifieke zones.

Alle gegevens die door de politiediensten gebruikt zullen worden, werden bij het koninklijk besluit van 8 mei 2018 gedefinieerd. Ze omvatten de persoonsgegevens en de inlichtingen in het Schengen-informatiesysteem, de gegevens van de personen die geseind staan als aangehouden, gelokaliseerd of geïdentificeerd in de bij Interpol opgerichte databank, de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG), de gegevens en de inlichtingen betreffende de identificatie, de externe rechtspositie en de gerechtelijke gegevens van (ex-)gedetineerden, die door de FOD Justitie behandeld werden in het kader van zijn opdrachten met betrekking tot de strafuitvoering en de vrijheidsbenemende maatregelen.

Na afloop van de door de federale politie uitgevoerde analyse kan er een advies uitgebracht en aan HR Rail bezorgd worden. HR Rail coördineert de aanvragen om veiligheidsadvies voor de NMBS en Infrabel.

(Nederlands) De Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) wordt in elk geval strikt gerespecteerd. Bij een negatief veiligheidsadvies kan het personeelslid de zaak aanhangig maken bij het bevoegde beroepsorgaan binnen de 8 dagen na kennisgeving van de beslissing. Het beroepsorgaan heeft dan 30 dagen voor een beslissing.

06.04 Frank Troosters (VB): In plaats van de onveiligheid op en rond het spoor aan te pakken en de treinreizigers en het personeel tegen agressie te beschermen, neemt men het spoorpersoneel in het vizier. Ik begrijp dan ook heel goed hun onvrede.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steekpartij in het station Hasselt" (55041819C)

07.01 Frank Troosters (VB): Op 7 maart werden verschillende personen in de trein van Blankenberge naar Genk door een medereiziger met een mes aangevallen. Aangekomen in Hasselt, zette de steekpartij zich voort op het perron.

Hoe is de conflictsituatie ontstaan? Was er

conflictuelle? Le personnel de la SNCB était-il impliqué? L'accompagnateur de train avait-il connaissance des problèmes survenus pendant le trajet? Quelles mesures a-t-il prises? Securail et/ou la police des chemins de fer ont-elles été contactées? Combien de temps ont-elles mis pour arriver sur les lieux? Du personnel de sécurité était-il présent sur le quai à Hasselt? Le train en question était-il équipé d'un bouton d'alarme?

personeel van de NMBS betrokken bij de feiten? Was de treinbegeleider op de hoogte van de problemen tijdens de rit? Welke acties heeft hij ondernomen? Werden Securail en/of de spoorwegpolitie gecontacteerd? Hoelang duurde het vooraleer zij ter plaatse waren? Stond er veiligheidspersoneel klaar op het perron in Hasselt? Was de trein in kwestie uitgerust met een alarmknop?

[07.02] Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le jeudi 7 mars à 20 h 16, un voyageur a signalé grâce au numéro d'urgence de Securail qu'une bagarre était en cours entre deux personnes dans le train de Blankenberge à Genk. Le *security operations center* a alors informé l'accompagnatrice du train, qui a signalé à 20 h 27 qu'elle se tenait avec l'une des personnes impliquées. À 20 h 32, le train est arrivé à Hasselt, où deux agents de sécurité ont attendu la personne concernée. À 20 h 34, l'individu s'est engagé sur les voies et a jeté une bouteille en verre et des cailloux sur les agents de sécurité. Les agents ont réussi à le rattraper. À 20 h 40, la police locale est arrivée et a emmené l'homme menotté à 20 h 51.

[07.02] Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op donderdag 7 maart meldde een reiziger om 20.16 uur via het noodnummer van Securail dat er een vechtpartij aan de gang was tussen twee personen in de trein van Blankenberge naar Genk. Daarop lichtte het *security operations center* de treinbegeleidster in, die om 20.27 uur meldde dat ze bij een van de betrokkenen stond. Om 20.32 uur kwam de trein aan te Hasselt, waar twee veiligheidsagenten de betrokkene opwachtten. Om 20.34 uur liep de betrokkene de sporen op en gooide een glazen fles en keien naar de veiligheidsagenten. De agenten slaagden erin de man te vatten. Om 20.40 uur arriveerde de lokale politie, die de man om 20.51 uur geboeid meenam.

Les wagons en question étaient équipés d'un bouton d'assistance pour les voyageurs.

De voertuigen in kwestie waren uitgerust met een assistentiekноп voor reizigers.

[07.03] Frank Troosters (VB): L'issue de cette intervention a été positive, mais si des mesures sensées ne sont pas prises dès maintenant, on risque de connaître un de ces jours une issue fatale à ce type d'incidents. Je regrette qu'au cours de cette législature, pratiquement aucun travail n'a été effectué en vue de la mise en œuvre d'une politique de sécurité digne de ce nom.

[07.03] Frank Troosters (VB): Deze keer is het goed afgelopen, maar als men nu geen doordachte maatregelen neemt, zal het ooit een keer fataal aflopen. Ik betreur dat er tijdens deze legislatuur amper werk is gemaakt van een degelijk veiligheidsbeleid.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

[08] Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets d'interdiction des vols de nuit" (55041863C)

[08] Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De plannen voor een verbod op nachtvluchten" (55041863C)

[08.01] Frank Troosters (VB): Une enquête menée par le bureau d'études Indiville auprès d'un millier de personnes habitant à proximité de l'aéroport national de Zaventem et/ou sous l'une des routes aériennes révèle que le projet du ministre visant à instaurer une interdiction totale des vols de nuit ne suscite pas l'adhésion de la population.

[08.01] Frank Troosters (VB): Uit een rondvraag van het onderzoeksbureau Indiville bij een duizendtal mensen die in de buurt van de nationale luchthaven in Zaventem en/of onder een van de vliegroutes wonen blijkt er geen draagvlak te zijn voor de plannen van de minister om een totaalverbod in te voeren op nachtvluchten.

Quel est l'avis personnel du ministre quant à ce résultat? Finira-t-il par renoncer à son intention?

Wat vindt de minister zelf van dit resultaat? Zal hij alsnog afzien van zijn voornemen?

[08.02] Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les responsables politiques ne doivent pas agir sur

[08.02] Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Politici moeten geen beleid voeren op basis van

la base de sondages d'opinion, mais sur la base de conclusions scientifiques et au nom de l'intérêt général. Les mesures reposeront sur une étude d'incidence socioéconomique digne de ce nom ainsi que sur une étude de mesure du bénéfice acoustique. Ces études seront réalisées par des organismes autonomes sur la base de spécifications transparentes. La santé et le bien-être des citoyens aux abords de l'aéroport sont pour moi une priorité et le demeureront. Dans le cadre de la plateforme de concertation, des bourgmestres de toutes convictions politiques ont souligné l'exaspération généralisée des riverains quant aux vols de nuit. Les nuisances sonores nocturnes causées par les avions coûtent 1 milliard d'euros par an à la société et réduisent l'espérance de vie de pas moins de 3,5 ans!

Ces mesures profiteront à tout le monde et je n'envisage dès lors pas de renoncer au projet.

08.03 Frank Troosters (VB): Le ministre continue de se retrancher derrière le large soutien dont bénéficie prétendument son plan, alors qu'un simple sondage remet pourtant cette adhésion en doute. Les résultats d'une étude d'incidence socioéconomique seront toujours partiellement sujets à interprétation. En tout état de cause, une telle interdiction aura un impact négatif énorme sur l'emploi.

L'incident est clos.

09 Question de Samuel Cogolati à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité des guichets dans les gares de Huy et Waremme" (55041911C)

09.01 Samuel Cogolati (Ecolo-Groen): *La SNCB a fermé les guichets de Huy et Waremme les week-ends et fortement réduit leurs horaires la semaine. À la suite des fermetures des guichets en 2020, vous aviez demandé à la SNCB de lancer un projet pilote de vente de titres de transport dans les bureaux bpost.*

Pourriez-vous appuyer cette alternative en gare de Waremme? Quelles sont les solutions en gare de Huy? Comment redynamiserez-vous ces deux gares? La SNCB a-t-elle contacté les communes touchées par les réductions de services et avec quelles conclusions?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La convention du projet pilote entre bpost et la SNCB ne concerne que les bureaux de vente dans les

opiniepeilingen, maar op basis van wetenschappelijke conclusies en in naam van het algemeen belang. De maatregelen zullen stoelen op een volwaardige sociaal-economische impactstudie en een studie die de akoestische winst meet en dit uitgevoerd door onafhankelijke instanties op basis van een transparante specificatie. Voor mij zijn en blijven de gezondheid en het welzijn van de burgers rond de luchthavens een prioriteit. Burgemeesters van alle politieke overtuigingen wezen tijdens het overlegplatform op de wijdverspreide ergernis van omwonenden over de nachtvluchten. Nachtelijk vliegtuiglawaai kost de samenleving 1 miljard euro per jaar en vermindert de levensverwachting met liefst 3,5 jaar!

De maatregelen zullen iedereen ten goede komen, ik geef mijn project dus zeker niet op.

08.03 Frank Troosters (VB): De minister blijft zich verschuilen achter het zagezegde breed draagvlak voor zijn maatregel, terwijl dat door deze eenvoudige rondvraag helemaal ter discussie staat. De resultaten van een sociaal-economische impactstudie zullen altijd deels vatbaar zijn voor interpretatie. De negatieve impact van een dergelijk verbod op de werkgelegenheid zal hoe dan ook enorm zijn.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Samuel Cogolati aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De toegankelijkheid van de loketten in de stations Hoei en Borgworm" (55041911C)

09.01 Samuel Cogolati (Ecolo-Groen): *De loketten van de stations Hoei en Borgworm zijn voortaan tijdens het weekend gesloten, en tijdens de week worden de openingsuren fors ingeperkt, zo heeft de NMBS beslist. Na de sluiting van loketten in 2020 had u de NMBS gevraagd een proefproject op te starten voor de verkoop van vervoersbewijzen in bpostkantoren.*

Zou u dat alternatief ook voor het station Borgworm kunnen steunen? Welke oplossingen zijn er voor het station Hoei? Hoe zult u beide stations een nieuwe impuls geven? Heeft de NMBS contact opgenomen met de gemeenten waar de dienstverlening wordt teruggeschroefd, en tot welke conclusies heeft dit geleid?

09.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De overeenkomst tussen bpost en de NMBS met betrekking tot het proefproject heeft enkel betrekking

communes où le guichet de la gare a été totalement fermé. Les guichets restent ouverts à Huy et Waremme. L'évaluation de ce projet que je souhaite étendre est en cours.

La SNCB a contacté tous les bourgmestres des communes concernées par l'adaptation des horaires des guichets. Elle leur a indiqué la possibilité d'organiser des sessions d'information sur l'utilisation des automates de vente pour un public fragilisé. Des sessions seront organisées à Waremme et Huy.

L'accueil dans les gares reste assuré. La salle d'attente reste accessible et les horaires d'ouverture ont été étendus en 2021. L'assistance aux personnes à mobilité réduite est maintenue. La SNCB a lancé un appel d'offres pour la friterie à droite de la gare de Waremme, qui s'est clôturé mi-février. Le futur, ce sont des gares vivantes avec des services de la SNCB complétés par d'autres services associatifs, publics ou commerciaux.

09.03 Samuel Cogolati (Ecolo-Groen): Depuis cette décision de réduire fortement les horaires des guichets, je reçois chaque jour des critiques de navetteurs de Huy et de Waremme. En début de législature, j'ai contacté la CEO de la SNCB qui tente, d'année en année, de fermer de plus en plus de guichets. Appuyer la vente de tickets dans les bureaux bpost lorsque ceux de la SNCB sont fermés serait bénéfique pour tout le monde.

L'incident est clos.

10 Question de Peter De Roover à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train Benelux et son incidence sur l'offre de trains sur la ligne Anvers-Malines-Bruxelles" (55041915C)

10.01 Peter De Roover (N-VA): L'été dernier, la SNCB, en collaboration avec les NS, les chemins de fer néerlandais, a annoncé l'arrivée d'un nouveau train Benelux rapide. Ce train circulerait entre Amsterdam et Bruxelles-Midi, avec un arrêt à Anvers. Le ministre peut-il confirmer l'arrivée de ce train? Les voyageurs nationaux belges embarquant à Anvers-Central pourront-ils utiliser cette liaison?

Aujourd'hui, la liaison entre Anvers et Bruxelles est déjà assez affectée par de nombreux problèmes.

op de verkoopkantoren in de gemeenten waar de stationsloketten volledig gesloten werden. In Hoei en Borgworm blijven de loketten open. Dit project, dat ik hoop te kunnen uitbreiden, wordt momenteel geëvalueerd.

De NMBS heeft contact opgenomen met alle burgemeesters van de gemeenten waar de openingsuren van de loketten gewijzigd worden. Het bedrijf heeft hen op de hoogte gebracht van de mogelijkheid om informatiesessies over het gebruik van de verkoopautomaten voor een kwetsbaar publiek te organiseren. In Borgworm en Hoei zullen er sessies georganiseerd worden.

Het onthaal in de stations blijft verzekerd. De wachtzaal blijft toegankelijk en de openingsuren werden in 2021 uitgebreid. De bijstand aan personen met beperkte mobiliteit blijft bestaan. De NMBS heeft een overheidsopdracht uitgeschreven voor de frietkraam aan de rechterkant van het station Borgworm, die midden februari gesloten werd. Het station van de toekomst is een levendig station, waar de NMBS diensten aanbiedt, die aangevuld worden met andere gemeenschaps-, openbare en commerciële diensten.

09.03 Samuel Cogolati (Ecolo-Groen): Sinds er beslist werd om de openingstijden van de loketten fors in te korten, ontvang ik dagelijks kritiek daarop van reizigers die de trein nemen in Hoei en Borgworm. Aan het begin van deze zittingsperiode heb ik contact opgenomen met de CEO van de NMBS, die jaar op jaar steeds meer loketten probeert te sluiten. Het zou voor iedereen een gunstige zaak zijn als er treintickets gekocht kunnen worden in bpostkantoren wanneer de NMBS-loketten gesloten zijn.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van Peter De Roover aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De Benelux-trein en de impact op het treinaanbod op de lijn Antwerpen-Mechelen-Brussel" (55041915C)

10.01 Peter De Roover (N-VA): Vorige zomer heeft de NMBS samen met de Nederlandse Spoorwegen (NS) de komst van een nieuwe snelle Benelux-trein aangekondigd. De trein zou rijden tussen Amsterdam en Brussel-Zuid, met een halte in Antwerpen. Kan de minister de komst van die trein bevestigen? Zullen binnenlandse treinreizigers vanuit Antwerpen-Centraal gebruik kunnen maken van die verbinding?

Vandaag is de verbinding tussen Antwerpen en Brussel al vrij problematisch. Zal de komst van de

L'arrivée du train Benelux aura-t-elle des conséquences pour l'offre de services intérieure sur la ligne Anvers-Bruxelles?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les NS et la SNCB ont demandé à deux reprises 16 sillons pour une liaison rapide entre Amsterdam et Bruxelles et une liaison IC entre Rotterdam et Bruxelles. Ces trains seraient mis en service à partir de décembre 2024. Actuellement, nous attendons toujours la réponse du gestionnaire d'infrastructure.

Le plan de transport de la SNCB prévoit quatre liaisons IC par heure entre Bruxelles et Anvers. En avril, la SNCB demandera à Infrabel les sillons nécessaires. Je souhaite que ces quatre trains IC puissent circuler, comme le prévoit le contrat de service public avec la SNCB.

10.03 Peter De Roover (N-VA): Le ministre souhaite que les quatre liaisons IC soient maintenues, mais il ne prend aucun engagement en la matière. Il ne répond pas non plus à ma question de savoir si les voyageurs nationaux pourront utiliser le train Benelux, ce qui nous amène en réalité à penser que cela ne sera pas possible.

Les voyageurs sur la ligne Anvers-Bruxelles ne sont déjà pas gâtés. Je demande au ministre de s'engager réellement à maintenir ces quatre trains par heure.

L'incident est clos.

11 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'aménagement d'un poste de police à la gare du Midi" (55041930C)

11.01 Frank Troosters (VB): *En réponse à une question précédente concernant un poste de police à la gare de Bruxelles-Midi, la ministre de l'Intérieur a répondu que la SNCB devait d'abord réaliser les travaux d'infrastructure nécessaires sur l'espace où ce poste de police serait implanté.*

L'emplacement est-il déjà fixé? Quels sont les travaux nécessaires et quel en est le coût? Quel est le calendrier?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): La SNCB et la police ont trouvé un emplacement adéquat. Cependant, des travaux de rénovation devront être entrepris pour répondre aux normes générales pour les bureaux et aux exigences spécifiques pour les commissariats de police. Les travaux sont planifiés et seront réalisés au plus vite!

Benelux-trein gevolgen hebben voor het binnenlandse aanbod op de lijn Antwerpen-Brussel?

10.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De NS en de NMBS hebben 2 keer 16 rijpaden aangevraagd voor een snelle verbinding tussen Amsterdam en Brussel en een IC-verbinding tussen Rotterdam en Brussel. De treinen zouden vanaf december 2024 worden ingelegd. Momenteel wachten we nog op het antwoord van de infrastructuurbeheerder.

Het vervoerplan van de NMBS bepaalt dat er vier IC-verbindingen per uur rijden tussen Brussel en Antwerpen. In april zal de NMBS daarvoor de rijpaden aanvragen bij Infrabel. Ik wil dat die vier IC-treinen kunnen rijden, zoals bepaald in het openbaredienstcontract met de NMBS.

10.03 Peter De Roover (N-VA): De minister wil dat de vier IC-verbindingen behouden blijven, maar hij neemt geen engagement ter zake. Hij geeft evenmin een antwoord op mijn vraag of binnenlandse reizigers de Benelux-trein zullen kunnen gebruiken. Dat laat eigenlijk het tegendeel vermoeden.

De treinreizigers op de lijn Antwerpen-Brussel zijn al niet verwend. Ik wil de minister vragen om er zich werkelijk toe te verbinden dat die vier treinen per uur behouden blijven.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inrichting van een politiestation in het station Brussel-Zuid" (55041930C)

11.01 Frank Troosters (VB): *De minister van Binnenlandse Zaken antwoordde eerder op een vraag over een politiestation in Brussel-Zuid dat de NMBS eerst de nodige infrastructuurwerken moet uitvoeren aan de ruimte waar die politiestation zou worden ingericht.*

Ligt er al een locatie vast? Welke werken zijn er daar nodig en hoeveel zullen die kosten? Wat is de timing?

11.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Er is wel degelijk een geschikte locatie gevonden door NMBS én politie. Er zijn daar wel nog renovatiewerken nodig om aan de algemene normen voor kantoren en de specifieke vereisten voor politiekantoren te voldoen. De werken worden ingepland en de timing is: zo snel mogelijk! De

L'estimation des coûts n'est pas encore définitive.

kosten zijn nog niet definitief geraamd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La requête de la Russie contre 37 États membres de l'OACI" (55041948C)

12 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het Russische rekest tegen 37 lidstaten van de ICAO" (55041948C)

12.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) aide 193 pays à coopérer et à partager leur ciel au bénéfice de tous. Comme toutes les organisations des Nations Unies, elle se réunit avec tous les membres, même en cas de différends, comme entre la Russie et l'Ukraine. Lors d'un Conseil de l'OACI qui s'est tenu à Montréal le 15 mars, figurait à l'ordre du jour une requête russe à l'encontre de 37 États membres, dont la Belgique.

12.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) helpt 193 landen om samen te werken en hun luchtruim te delen ten voordele van iedereen. Net als alle VN-organisaties vergadert de ICAO met alle leden, zelfs als er geschillen zijn, zoals tussen Rusland en Oekraïne. Tijdens een vergadering van de ICAO-raad in Montreal op 15 maart stond een Russisch rekest tegen 37 lidstaten, waaronder België, op de agenda.

En quoi consiste cette requête? Qu'a-t-il été décidé le 15 mars? Comment la Belgique réagira-t-elle à cette procédure?

Wat behelst dit rekest? Wat werd er beslist op 15 maart? Hoe zal ons land op deze procedure reageren?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Le 10 octobre 2023, la Fédération de Russie a soumis à l'OACI un mémorandum pour régler un différend avec 37 membres de l'OACI, dont la Belgique, au titre de l'article 84. Pour la Russie, ces pays sont coupables d'avoir interdit le survol de leurs pays par des avions provenant de Russie.

12.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Op 10 oktober 2023 heeft de Russische Federatie bij de ICAO een memorandum ingediend om een geschil te beslechten met 37 ICAO-leden, waaronder België, op grond van artikel 84. Volgens Rusland hebben die landen vliegtuigen uit Rusland een onrechtmatig verbod opgelegd om over hun grondgebied te vliegen.

La requête et le mémorandum russes estiment que depuis le 24 février 2022, ces membres ont appliqué des mesures restrictives illégales et discriminatoires à l'encontre de la Fédération de Russie, en violation d'articles de la Convention de Chicago et de ses annexes.

In het Russische rekest en het memorandum staat dat de leden in kwestie sinds 24 februari 2022 illegale en discriminerende beperkende maatregelen hebben toegepast tegen de Russische Federatie, in strijd met bepaalde artikelen van het Verdrag van Chicago en de bijlagen daarbij.

La Russie dénonce l'interdiction des espaces aériens des pays concernés aux avions russes. Le 15 mars, l'OACI a pris note des renseignements relatifs aux aspects de procédure et fixé un délai pour la réponse des pays visés par la Russie. La Belgique était représentée par le directeur général des affaires juridiques du SPF Affaires étrangères, assisté du conseiller juridique du SEAE de la Commission européenne et d'un représentant du SPF Mobilité. Les objections européennes à la requête russe seront déposées individuellement par chaque État membre.

Rusland hekelt het feit dat Russische vliegtuigen geen toegang meer krijgen tot het luchtruim van de betrokken landen. Op 15 maart heeft de ICAO akte genomen van de informatie met betrekking tot de procedurele aspecten en een termijn vastgesteld binnen welke de door Rusland geviseerde landen moeten antwoorden. België werd vertegenwoordigd door de directeur-generaal Juridische Zaken van de FOD Buitenlandse Zaken, bijgestaan door de juridisch adviseur van de EDEO (Europese Dienst voor Extern Optreden) van de Europese Commissie en een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit. De Europese bezwaren tegen het rekest van Rusland zullen individueel per EU-lidstaat ingediend worden.

Nous avons agi rapidement et de manière coordonnée dès l'agression russe contre l'Ukraine en interdisant aux avions russes de pénétrer le ciel belge, principe qui reste d'application. Je ferai

Sinds de Russische inval in Oekraïne hebben we snel en op een gecoördineerde manier gereageerd door Russische vliegtuigen de toegang tot het Belgische luchtruim te ontfemen. Dat principe blijft

respecter le droit international, de manière coordonnée, dès lors que l'agresseur dans le dossier est bien la Russie.

12.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): On peut se féliciter que la Belgique et d'autres pays aient pris rapidement des sanctions face à l'invasion russe en Ukraine, y compris cette interdiction de survol de notre territoire. Remettons-nous-en au droit international et nous pouvons aussi avoir confiance en l'expertise de nos agents pour défendre nos intérêts.

L'incident est clos.

13 Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le bilan à la mi-mandat de la présidence belge de l'UE en matière de mobilité" (55041949C)

13.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Dans la presse, j'ai lu qu'un accord européen avait été conclu pour faciliter les poursuites à l'encontre des conducteurs qui commettent des infractions routières à l'étranger. Cela existait déjà mais a donc été renforcé. Je vous remercie pour cette action menée dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne.

Quel bilan provisoire dressez-vous de cette première moitié de présidence belge? Avez-vous déjà pu obtenir d'autres accords visant à améliorer la mobilité européenne ou la mobilité belge au sein de l'Europe? D'autres dossiers sont-ils sur la table?

13.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La présidence belge se déroule très bien. Notre action efficace dans la filière mobilité est soulignée par plus d'un acteur au sein de la Commission, du Conseil ou du Parlement européen. Mardi dernier se tenait un trilogue à Strasbourg à propos de la directive *Cross Border Enforcement*, la directive relative au traitement des infractions de roulage transfrontalières.

Cet accord va améliorer la sécurité routière en Europe et l'égalité des citoyens devant la loi. Il y aura davantage d'infractions reprises dans le périmètre de la directive. Il sera mis fin aux abus de la part des collecteurs de dettes qui ne respectent ni les formes ni les droits des contrevenants.

La présidence belge a obtenu huit accords avec le Parlement européen et la Commission européenne, et notamment la révision du règlement TEN-T qui

van toepassing. Ik zal het internationale recht op een gecoördineerde manier doen naleven. Rusland is in dit dossier immers wel degelijk de agressor.

12.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): We mogen tevreden zijn dat België en andere landen snel sancties afgekondigd hebben naar aanleiding van de Russische inval in Oekraïne, waaronder dit verbod om boven ons grondgebied te vliegen. We moeten het internationale recht vooropstellen en we kunnen ook vertrouwen op de expertise van onze ambtenaren voor het verdedigen van onze belangen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tussentijdse balans halfweg het Belgische EU-voorzitterschap inzake mobiliteit" (55041949C)

13.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik las in de pers dat er een Europees akkoord gesloten werd waardoor bestuurders die in het buitenland verkeersovertredingen begaan gemakkelijker vervolgd moeten kunnen worden. Die mogelijkheid bestond al, maar werd dus versterkt. Ik dank u voor deze demarche in het kader van het Belgische EU-voorzitterschap.

Welke voorlopige balans maakt u op van de eerste helft van het Belgische EU-voorzitterschap? Hebt u nog meer akkoorden kunnen beklinken met het oog gericht op de verbetering van de Europese mobiliteit of de Belgische mobiliteit in Europa? Liggen er nog andere dossiers ter tafel?

13.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Het Belgische voorzitterschap verloopt zeer goed. Meer dan één speler bij de Commissie, de Raad en het Europees Parlement is vol lof over onze efficiënte aanpak van de mobiliteitsproblematiek. Afgelopen dinsdag heeft er in Straatsburg een dialoog plaatsgevonden over de Cross Border Enforcement-richtlijn, die over de afhandeling van grensoverschrijdende verkeersinbreuken gaat.

Deze overeenkomst zal tot meer verkeersveiligheid in Europa en grotere gelijkheid van de burgers voor de wet leiden. Er zullen meer overtredingen onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen. Er zal een einde komen aan de misbruiken van de incassobureaus die noch de formaliteiten, noch de rechten van de overtreeders respecteren.

Het Belgische voorzitterschap heeft acht akkoorden met het Europees Parlement en de Europese Commissie bereikt, waaronder de herziening van de

définit le réseau européen aux horizons 2030 et 2050. Nous mettons tout en œuvre pour que ce règlement puisse entrer en vigueur rapidement.

Un accord sur le temps de repos et de conduite des conducteurs d'autocars assurant des services occasionnels a été conclu le 29 janvier. Les conditions de travail des conducteurs seront améliorées et garantiront le meilleur service pour les voyages touristiques.

L'accord sur la réforme du ciel unique européen (Single European Sky 2+) a été conclu le 5 mars. L'objectif est d'améliorer la gestion de l'espace aérien européen et la prestation des services de navigation aérienne. Cela va renforcer les capacités, réduire les coûts, l'impact sur l'environnement et sur le climat. Une meilleure coordination européenne épargnerait le volume de CO₂ de 10 %.

Quatre accords sont intervenus pour une navigation maritime plus sûre, en concertation avec les ministres de la Justice et de la Mer du Nord.

Il y a aussi la *European Cycling Declaration*. En collaboration avec le SPF et la représentation permanente, un Conseil informel du transport abordera la mobilité active et la nécessité d'une stratégie européenne du vélo; la connectivité ferroviaire et la nécessité d'améliorer l'offre des trains; la résilience des infrastructures de transport face aux dérèglements climatiques et défis géopolitiques.

Je serai heureux de mettre en avant ces thématiques lors du Conseil, pour terminer le travail législatif et baliser le futur.

13.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Félicitations pour les accords intervenus.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les frais de consultance de la SNCB et d'Infrabel" (55041965C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les dépenses de consultance excessives des entreprises ferroviaires" (55041988C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les frais réels de consultance de la

TEN-T-verordening, waarin het Europese netwerk voor 2030 en 2050 gedefinieerd wordt. We doen ons uiterste best om ervoor te zorgen dat deze verordening snel in werking kan treden.

Op 29 januari werd er een akkoord bereikt over de rust- en rijtijden voor occasionele buschauffeurs. De werkomstandigheden van de chauffeurs zullen worden verbeterd, waardoor we de best mogelijke dienstverlening voor toeristische reizen kunnen garanderen.

Op 5 maart werd er een akkoord bereikt over de hervorming van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (Single European Sky 2+). Het is de bedoeling om het beheer van het Europese luchtruim en de levering van navigatiediensten te verbeteren. Dat zal de capaciteit vergroten, de kosten verlagen en de impact van de luchtvaart op het milieu en het klimaat verminderen. Een betere Europese coördinatie zou de CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector met 10 % verminderen.

In overleg met de ministers van Justitie en Noordzee werden er vier akkoorden over veiliger zeevervoer gesloten.

Voorts is er de *European Cycling Declaration*. In samenwerking met de FOD en de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU zal de Raad Vervoer zich tijdens een informele bijeenkomst buigen over actieve mobiliteit en de noodzaak van een Europese fietsstrategie, de connectiviteit per trein en de noodzaak van een beter treinaanbod, en de bestendigheid van de vervoersinfrastructuur in het licht van de klimaatverandering en de geopolitieke uitdagingen.

Ik zal die onderwerpen met genoeg naar voren brengen tijdens de Raad om het wetgevende werk af te ronden en de krachtlijnen voor de toekomst uit te tekenen.

13.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Ik feliciteer u met de gesloten akkoorden.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De consultancykosten van de NMBS en Infrabel" (55041965C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De buitensporige consultancy-uitgaven van de spoorbedrijven" (55041988C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De echte consultancykosten van de NMBS en Infrabel" (55042003C)

SNCB et d'Infrabel" (55042003C)

14.01 Chanelle Bonaventure (PS): La SNCB et Infrabel auraient dépensé 612 millions d'euros entre 2020 et 2022 pour des services de consultance externe. Un montant inférieur avait été précédemment annoncé mais il ne tenait pas compte de la consultance informatique, ce qui expliquerait la différence. Les montants posent question quant aux conséquences sur la situation du rail. La Cour des comptes réalise un audit sur le sujet.

Les chiffres évoqués sont-ils exacts? Comment expliquer la différence entre les montants annoncés et ceux indiqués dans la presse?

Les nouveaux financements de la SNCB et d'Infrabel doivent favoriser le recours à de la main-d'œuvre interne. Les entreprises du rail y travaillent-elles? Le recours à la consultance sera-t-il maintenu? L'économie favorisée par l'internalisation des services a-t-elle été évaluée? Comment expliquer que des montants si importants aient été libérés pour la consultance, quand les entreprises du rail doivent réaliser des efforts conséquents pour atteindre leurs objectifs, et que la qualité du transport ferroviaire ne s'améliore pas? Ces dépenses ont-elles favorisé le déploiement du rail dans notre pays?

14.02 Frank Troosters (VB): *D'après une récente enquête, entre 2020 et 2022, la SNCB et Infrabel ont dépensé 612 millions d'euros pour des services de consultance, soit bien plus que les 44,6 millions d'euros évoqués par le ministre. Peut-il expliquer cette différence?*

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Systématiquement, soit je n'ai pas obtenu de réponse, soit j'ai obtenu une réponse erronée à mes nombreuses questions orales et écrites sur les dépenses de consultance de nos entreprises ferroviaires. La réalité est que la SNCB et Infrabel ont dépensé plus de 600 millions d'euros pour de la consultance entre 2020 et 2022. Ce montant est scandaleusement élevé. Apache écrit que le bureau de consultance Boston Consulting Group (BCG) a facturé jusqu'à un demi-million d'euros pour une mission à laquelle trois personnes ont travaillé durant trois mois.

Pourquoi le ministre ne nous a-t-il jamais transmis cette information? Jamais les retards et le nombre de trains supprimés n'ont atteint de tels niveaux. Ces consultants effectuent-ils dès lors un travail si remarquable?

14.01 Chanelle Bonaventure (PS): De NMBS en Infrabel zouden in de periode van 2020 tot 2022 een bedrag van 612 miljoen euro uitgegeven hebben aan externe consultancydiensten. Eerder was er sprake van een lager bedrag, maar daarin was de IT-consultancy niet meegerekend, wat het verschil zou verklaren. De bedragen doen vragen rijzen in het licht van de gevolgen voor de situatie bij het spoor. Het Rekenhof voert een audit uit over deze kosten.

Kloppen de vermelde cijfers? Hoe verklaart u het verschil tussen de vermelde bedragen en de bedragen waarover de pers bericht?

In het raam van de nieuwe financiering van de NMBS en Infrabel moet de voorkeur uitgaan naar het gebruik van interne resources. Werken de spoorbedrijven daaraan? Zal er nog steeds een beroep gedaan worden op consultancy? Werd er een raming gemaakt van de besparing die gegenereerd wordt door het insourcen van de dienstverlening? Hoe verklaart u dat er dermate hoge bedragen uitgetrokken werden voor consultancyopdrachten, terwijl de spoorbedrijven grote inspanningen moeten leveren om hun doelstellingen te halen en de kwaliteit van het spoorwegvervoer er niet op vooruitgaat? Hebben deze uitgaven de ontwikkeling van het spoor in ons land bevorderd?

14.02 Frank Troosters (VB): *Volgens een recent onderzoek gaven de NMBS en Infrabel tussen 2020 en 2022 een bedrag van 612 miljoen euro uit voor de diensten van consultancybedrijven. Dat is veel meer dan de 44,6 miljoen euro waarover de minister eerder sprak. Kan hij dat verschil toelichten?*

14.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op mijn talrijke mondelinge en schriftelijke vragen over de consultancyuitgaven van onze spoorbedrijven heb ik systematisch geen of een foutief antwoord ontvangen. De realiteit is nu dat de NMBS en Infrabel tussen 2020 en 2022 hieraan meer dan 600 miljoen euro hebben uitgegeven. Dat is natuurlijk schandalig veel. Apache schrijft dat het consultancybureau Boston Consulting Group (BCG) tot een half miljoen euro factureert voor een opdracht waaraan drie personen gedurende drie maanden hebben gewerkt.

Waarom heeft de minister ons die informatie nooit bezorgd? Nooit eerder waren er zoveel vertragingen en afgeschafte treinen. Leveren die consultants dan zo'n puik werk?

14.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Infrabel et la SNCB ont répondu aux questions du magazine en question. Celles-ci reprenaient des éléments de réponse aux questions de Mme Vindevoghel.

Depuis lors, un audit de la Cour des comptes couvre plus largement les missions externes réalisées par les deux entreprises.

Le périmètre a évolué par rapport aux questions. Ces réponses ne recouvrent donc pas nécessairement les mêmes périmètres.

(*En néerlandais*) Infrabel et la SNCB respectent évidemment la législation en vigueur et les règles des marchés publics. Depuis 2020, des mesures ont été prises pour internaliser les profils des consultants et limiter la durée et les montants maximaux des prestations.

(*En français*) Le contexte de transformation du ferroviaire requiert des compétences qui n'existent pas toujours au sein des entreprises ferroviaires. Des missions courtes ne justifient pas d'embaucher à long terme.

Parmi elles, l'installation de l'ETCS, la modernisation des cabines de signalisation, la digitalisation de la gestion des sillons ou les supports billettiques uniques. Ces chantiers concrétisent nos ambitions. Quant au marché du travail, il est compliqué.

(*En néerlandais*) Les contrats de consultance des entités et entreprises fédérales pour la période 2020-2022, ainsi que les contrats conclus antérieurement qui sont toujours en cours font actuellement l'objet d'un audit de la Cour des comptes.

(*En français*) Je consulterai avec beaucoup d'intérêt cette analyse extérieure et objective. Le cas échéant, des mesures seront prises, en toute transparence, dans un souci de modernisation et de renforcement de l'activité ferroviaire.

14.05 **Frank Troosters** (VB): Il est presque risible d'entendre le ministre mentionner une "totale transparence" dans quasiment chaque réponse, alors que nous, parlementaires, assistons au contraire depuis quatre ans déjà. Certains éléments devront visiblement émaner de la Cour des comptes.

14.06 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Il n'est

14.04 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Infrabel en de NMBS hebben op de vragen van het nieuwsmedium in kwestie geantwoord. Daarin werden ook een aantal antwoorden op de vragen van mevrouw Vindevoghel opgenomen.

Sindsdien heeft het Rekenhof een ruimere audit uitgevoerd naar de externe opdrachten van de twee bedrijven.

De scope is veranderd ten opzichte van de vragen die gesteld werden. De antwoorden vallen dus niet noodzakelijk samen met dezelfde scope.

(*Nederlands*) Infrabel en de NMBS respecteren uiteraard de geldende wetgeving en de regels voor overheidsopdrachten. Sinds 2020 wordt er actie ondernomen om de profielen van de consultants te internaliseren en de duur en de maximumbedragen van de diensten te beperken.

(*Frans*) De context van de transformatie van de spoorwegsector vereist competenties die de spoorbedrijven niet noodzakelijk in huis hebben. Kortlopende opdrachten rechtvaardigen geen aanwervingen voor een langere termijn.

Voorbeelden van die kortlopende opdrachten zijn de implementatie van het ETCS, de modernisering van de seinposten, de digitalisering van het beheer van de rijpaden of de invoering van één enkele drager voor vervoerbewijzen. Dat zijn belangrijke opdrachten, waarmee onze ambities concreet vertaald worden. En er heerst krapte op de arbeidsmarkt.

(*Nederlands*) Het Rekenhof voert momenteel een audit uit over consultancycontracten voor federale entiteiten en bedrijven in de periode 2020-2022 en over eerder afgesloten contracten die nog in uitvoering zijn.

(*Frans*) Ik zal deze externe en objectieve analyse met veel belangstelling bestuderen. In voorkomend geval zullen er in alle transparantie maatregelen worden genomen met het oog gericht op een modernisering en versterking van de spoorwegactiviteit.

14.05 **Frank Troosters** (VB): Het is bijna lachwekkend hoe de minister in ongeveer elk antwoord volledige transparantie vermeldt, terwijl wij als parlementsleden hier nu al vier jaar lang totaal het tegenovergestelde moeten ervaren. Blijkbaar zal een en ander nu van het Rekenhof moeten komen.

14.06 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Er is

évidemment nullement question de transparence! Il est incroyable de constater que 10 % de la masse salariale est dépensée en consultance, alors que ce sont des travailleurs percevant un salaire normal qui doivent faire rouler les trains. La légèreté avec laquelle le ministre aborde ce sujet est hallucinante. Je redoute qu'à ce train, la SNCB emprunte la même voie que bpost.

L'incident est clos.

15 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes sur la ligne 12" (55042000C)

15.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Quand le deuxième train S32 sera-t-il remis en service sur la ligne 12?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Ce train ne peut temporairement pas circuler en raison d'un manque de personnel. La SNCB met tout en œuvre pour recruter du personnel supplémentaire dans les meilleurs délais, mais le marché de l'emploi reste tendu, surtout dans la province d'Anvers. De plus, la formation des accompagnateurs de train dure 4,5 mois.

15.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Cette affaire traîne depuis longtemps. Que s'est-il passé entre-temps? J'espère obtenir une réponse plus concrète à ma prochaine question.

L'incident est clos.

16 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55042002C)

16.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Cela fait longtemps qu'Infrabel souhaite supprimer tous les passages à niveau de notre pays et les remplacer par des ponts, des tunnels ou des routes parallèles. La commune d'Oosterzele compte pas moins de 16 passages à niveau, qu'Infrabel souhaite supprimer. Selon l'échevin local de la Mobilité, cela est impossible. Il n'en voit pas un seul qui pourrait être fermé.

Le ministre peut-il me fournir une copie de la communication entre Infrabel et Oosterzele au sujet de la fermeture des passages à niveau sur le territoire de cette commune?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Des discussions sont en cours entre Infrabel et la commune d'Oosterzele en vue de trouver une solution pour remplacer tous les passages à niveau.

natuurlijk geen enkele sprake van enige transparantie! Het is ongelooflijk dat 10 % van de loonmassa naar consultants vloeit! Het zijn nochtans de mensen met een gewoon loon die de treinen moeten doen rijden. Ik vind het hallucinant hoe licht de minister hiermee omgaat. Ik ben bezorgd dat de NMBS op die manier dezelfde weg opgaat als bpost.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De problemen op lijn 12" (55042000C)

15.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Wanneer zal de tweede S32-trein opnieuw in dienst worden genomen op lijn 12?

15.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Deze trein kan tijdelijk niet rijden door een personeelstekort. De NMBS doet er alles aan om zo snel mogelijk extra personeel aan te werven, maar de arbeidsmarkt blijft krap, vooral in de provincie Antwerpen. Bovendien duurt de opleiding van treinbegeleiders 4,5 maanden.

15.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Dit sleept al lang aan. Wat is er in de tussentijd eigenlijk gebeurd? Ik hoop op mijn volgende vraag een concreter antwoord te krijgen.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van overwegen" (55042002C)

16.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Infrabel wil al lang alle overwegen in ons land afschaffen en ze vervangen door bruggen, tunnels of parallelle wegen. In de gemeente Oosterzele zijn er maar liefst 16 overwegen en Infrabel wil daarvan af. De lokale schepen van Mobiliteit acht dat onmogelijk. Hij ziet er zelfs niet één die gesloten kan worden.

Kan de minister mij een kopie bezorgen van de communicatie tussen Infrabel en Oosterzele over de sluiting van de overwegen op het grondgebied van de gemeente?

16.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Infrabel is in gesprek met de gemeente Oosterzele, met als doel om voor alle overwegen een alternatief te zoeken. Infrabel hoopt een consensus te bereiken

Infrabel espère dégager un consensus et pouvoir concrétiser les solutions à moyen terme.

Une solution a déjà été trouvée à plusieurs endroits. Le passage à niveau 90, Hofkouter, deviendra un passage pour cyclistes dans le cadre de l'aménagement de la cyclostrade 417. Cette solution a été approuvée en septembre 2021, par l'administration locale également. Le passage à niveau 87, Waterrad, sera fermé. On prévoira un chemin latéral en direction du passage à niveau 88, Turkenhoek, qui sera transformé en un passage pour les cyclistes et les véhicules agricoles. Ces travaux sont planifiés pour 2024-2025. Ces décisions ont été approuvées par toutes les parties ayant validé le projet de note relatif à l'aménagement de la cyclostrade F417 entre Scheldewindeke et Balegem.

16.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Puis-je recevoir, par courriel ou sur papier, une copie des échanges entre la commune d'Oosterzele et Infrabel? Les députés ont besoin de transparence pour faire leur travail correctement.

L'incident est clos.

17 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains à grande vitesse non équipés du système de sécurité ETCS" (55042005C)

17.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Eurostar souhaiterait ne pas équiper ses trains actifs du système ETCS, car ce n'est pas facile sur le plan technique. De plus, c'est très coûteux. Cependant, à partir de 2025, l'ETCS deviendra généralement obligatoire, ce qui posera donc un problème à Eurostar pour les liaisons vers Amsterdam, Paris et Londres.

Est-il vrai qu'Eurostar souhaite obtenir une dérogation? Maintiendrons-nous l'obligation légale, au risque de voir supprimer ces liaisons internationales? Quelles en seront les conséquences?

17.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): L'exception demandée par Eurostar au cours de la législature précédente a été refusée et aucune demande similaire n'a été reçue au cours de la législature actuelle. Selon la réglementation existante, l'opération ETCS-only deviendra obligatoire à partir du 14 décembre 2025 et ce sans exception. Le contrôle incombe au Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF).

en op middellange termijn de oplossingen te kunnen realiseren.

Voor een aantal overwegen is de oplossing al gevonden. Overweg 90, Hofkouter, wordt een fietsoverweg in het kader van de aanleg van fietssnelweg 417. Dat werd goedgekeurd in september 2021, ook door het lokale bestuur. Overweg 87, Waterrad, wordt gesloten. Er wordt in een langsweg voorzien richting overweg 88, Turkenhoek, die tot fiets-tractoroverweg omgevormd wordt. Deze werken zijn gepland in 2024-2025. Deze beslissingen werden goedgekeurd door alle partijen in de projectnota voor de aanleg van fietssnelweg F417 tussen Scheldewindeke en Balegem.

16.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Kan ik de communicatie tussen Oosterzele en Infrabel per mail of op papier krijgen? De parlementsleden hebben nood aan transparantie om hun taak naar behoren te kunnen uitvoeren.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Hogesnelheidstreinen zonder ETCS-veiligheidssysteem" (55042005C)

17.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Eurostar zou de actieve treinen niet willen uitrusten met ETCS, omdat het technisch niet eenvoudig en bovendien erg duur is. Vanaf 2025 wordt ETCS echter algemeen verplicht en heeft Eurostar dus een probleem voor de verbindingen naar Amsterdam, Parijs en Londen.

Klopt het dat Eurostar een afwijking wil krijgen? Zullen we de wettelijke verplichting hardmaken, met het risico dat die internationale verbindingen wegvallen? Wat zou hiervan de impact zijn?

17.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De door Eurostar tijdens de vorige legislatuur gevraagde uitzondering werd afgewezen en tijdens deze legislatuur werd er geen soortgelijke vraag ontvangen. Volgens de huidige reglementering wordt de ETCS-only-operatie verplicht vanaf 14 december 2025 en dit zonder uitzondering. De controle komt toe aan de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS).

17.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Il est étrange que le ministre nie qu'Eurostar ait introduit une demande à ce sujet, sachant que la CEO de la SNCB y a récemment fait allusion lors d'une audition.

17.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Het is vreemd dat de minister ontkent dat Eurostar daarover een vraag heeft gesteld, aangezien de CEO daar onlangs nog op alludeerde tijdens een hoorzitting.

17.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je confirme que nous n'avons reçu aucune demande à ce sujet.

17.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik bevestig dat we hierover geen vraag hebben ontvangen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux sur les voies et la communication en la matière" (55042006C)

18 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan de sporen en de communicatie daaromtrent" (55042006C)

18.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Durant 17 week-ends entre mars et décembre de cette année, aucun train ne circulera sur la ligne 12, entre Essen et Anvers. L'année dernière, la circulation des trains avait déjà été interrompue pendant 16 week-ends, et durant plus de 20 week-ends en 2022. Au total, il s'agit de 53 week-ends en trois ans. Cette situation suscite le mécontentement des usagers. Les communes de la région se demandent également si les travaux ne pouvaient pas être organisés autrement.

18.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Tussen maart en december van dit jaar zullen er tijdens 17 week-ends geen treinen rijden op spoorlijn 12, tussen Essen en Antwerpen. Vorig jaar waren er al 16 week-ends zonder treinen op die lijn en in 2022 waren er meer dan 20 week-ends zonder treinverkeer. In totaal gaat het om 53 week-ends op 3 jaar tijd. Deze situatie leidt tot ongenoegen bij de reizigers. Ook de gemeentebesturen uit de streek vragen zich af of de werkzaamheden niet op een andere manier konden worden georganiseerd.

Le ministre est-il d'accord avec moi pour dire que le nombre de 50 week-ends sans trains en trois ans est trop élevé? D'autres solutions étaient-elles possibles? Le ministre peut-il garantir que les travaux d'entretien de la ligne 12 seront enfin achevés lors du week-end du 7 au 9 décembre 2024?

Is de minister het met mij eens dat meer dan 50 treinloze week-ends op 3 jaar tijd wel erg veel is? Waren andere oplossingen mogelijk? Kan de minister garanderen dat in het weekend van 7 tot 9 december 2024 de onderhoudswerken op lijn 12 eindelijk worden afgerond?

Enfin, la communication menée est déplorable. Les week-ends sans train ont été annoncés par à-coups. N'aurait-il pas été plus honnête et plus correct d'annoncer dès le départ que pendant trois ans, des travaux seraient réalisés sur la ligne durant environ 20 week-ends par an?

Ten slotte betreur ik de gevoerde communicatie. De treinloze week-ends werden telkens in schijfjes aangekondigd. Het zou toch eerlijker en correcter geweest zijn om van bij de start aan te kondigen dat men gedurende 3 jaar ongeveer 20 week-ends per jaar zou moeten werken aan de lijn?

Comment peut-on faire en sorte de limiter le plus possible, à l'avenir, les perturbations que les travaux de maintenance entraînent pour les voyageurs?

Hoe kan men in de toekomst de hinder voor reizigers bij onderhoudswerken zoveel mogelijk beperken?

Depuis quelques années, à la suite d'une décision de justice, il est interdit d'effectuer des travaux sur une voie lorsque la voie contiguë est encore exploitée. Serait-il possible d'examiner si ces travaux pourraient être malgré tout organisés en toute sécurité? En effet, cela permettrait de réduire considérablement les perturbations.

Naar aanleiding van een rechterlijke uitspraak mag men sinds enkele jaren niet meer werken aan een spoorweg terwijl op het naastliggende spoor nog wordt gereden. Zou men kunnen onderzoeken of dat toch niet op een veilige manier kan worden georganiseerd? Dat zou de hinder immers aanzienlijk kunnen beperken.

18.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Infrabel met tout en œuvre pour limiter l'incidence négative des travaux d'infrastructure nécessaires et

18.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Infrabel stelt alles in het werk om de negatieve impact van noodzakelijke infrastructuurwerken te

pour mener une communication optimale à ce sujet. Cependant, des travaux de maintenance et d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire sont nécessaires pour améliorer la robustesse du trafic ferroviaire, surtout eu égard au manque d'investissements réalisés au cours des années précédentes.

Le problème peut être considéré sous deux angles. Sur une ligne ferroviaire très fréquentée, telle que la ligne 12, les interruptions de trafic peuvent impacter de nombreux passagers. D'un autre côté, elles nous permettent de leur garantir des infrastructures parfaitement opérationnelles et fiables à long terme. Les travaux sont planifiés longtemps à l'avance, de manière à ce que les exploitants ferroviaires puissent proposer d'autres solutions et en informer les voyageurs.

La circulation des trains est interrompue durant les week-ends annoncés afin de réaliser des travaux d'électrification ainsi que le contournement de la ligne 27A vers le port. Il s'agit du fameux projet *Oude Landen*. Ces travaux seront achevés fin 2024. Durant les week-ends des 21 et 22 septembre et des 28 et 29 septembre 2024, le passage à niveau de la Schaapsbaan à Essen sera également rénové. Les travaux d'entretien seront regroupés au cours des week-ends pour lesquels une interruption totale de ligne a été demandée.

À ce jour, une interruption totale de la ligne 12 a été demandée pour seulement 4 week-ends de 2025.

Je pense comme vous que les voyageurs doivent être mieux informés. J'aborderai cette question avec les deux entreprises ferroviaires.

18.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Il y aura donc quatre week-ends sans trains également en 2025?

18.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): C'est ce que je lis dans la réponse d'Infrabel.

18.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Des collaborateurs d'Infrabel m'ont expliqué qu'ils tentent au maximum de regrouper les travaux pendant ces week-ends, en travaillant sur plusieurs chantiers en même temps. Je vois que, dans le sud du pays, certaines lignes ferroviaires sont mises hors service pendant trois ou quatre semaines, mais alors les travaux sont achevés et on en est débarrassé par la suite. Ne serait-ce pas une meilleure façon de travailler?

L'incident est clos.

19 Question de Jef Van den Bergh à Georges

béperken en daarover zo goed mogelijk te communiceren. Onderhoudswerken en verbeteringen aan de spoorinfrastructuur zijn echter noodzakelijk om de robuustheid van het spoorverkeer te verbeteren, zeker gelet op het gebrek aan investeringen in de voorbije jaren.

Men kan het probleem van twee kanten bekijken. Op een drukke spoorlijn zoals lijn 12 heeft een lijnonderbreking gevolgen voor vele passagiers, maar tegelijk garanderen we hiermee dat de infrastructuur op lange termijn volledig operationeel en betrouwbaar is. Werkzaamheden worden lang vooraf gepland, zodat de spoorwegexploitanten alternatieve oplossingen kunnen aanbieden en de reizigers daarover kunnen informeren.

Het treinverkeer wordt in de aangekondigde week-ends stilgelegd voor de uitvoering van elektrificatiewerken en de omleiding van lijn 27A naar de haven, het welbekende project Oude Landen. Die werken zullen eind 2024 worden afgerond. Tijdens de week-ends van 21 en 22 september en van 28 en 29 september 2024 zal ook de overweg aan de Schaapsbaan te Essen worden vernieuwd. De onderhoudswerken worden geconcentreerd uitgevoerd tijdens de gevraagde week-ends met een totale lijnonderbreking.

Momenteel zijn er voor 2025 slechts 4 week-ends met een totale lijnonderbreking gepland voor lijn 12.

Ik ben het eens met het lid dat reizigers beter moeten worden ingelicht. Ik zal die kwestie aankaarten bij beide spoorbedrijven.

18.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Ook in 2025 zullen er dus vier treinloze week-ends zijn?

18.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Dat lees ik in het antwoord van Infrabel.

18.05 Jef Van den Bergh (cd&v): Medewerkers van Infrabel hebben mij uitgelegd dat ze zoveel mogelijk werken proberen te bundelen tijdens die week-ends, met verschillende werven tegelijkertijd. Ik zie dat men in het zuiden van het land bepaalde spoorlijnen gedurende drie à vier weken buiten dienst stelt, en daarna is men ervanaf. Is dat geen betere manier van werken?

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les permis de conduire dont la date de validité est dépassée" (55042007C)

19.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Une personne circulant avec un permis de conduire périmé est passible de la même peine qu'une personne circulant malgré une interdiction de conduire. Le ministre a pourtant promis l'année dernière d'assimiler cette infraction au fait de ne pas avoir son permis de conduire en sa possession. Quelles initiatives le ministre a-t-il déjà prises à cet effet?*

Récemment, la voiture d'une vétérinaire a été enlevée pour cette raison. Cette personne a affirmé ne pas avoir reçu de lettre de rappel. A-t-elle été sanctionnée pour ne pas avoir de permis de conduire valable ou pour ne pas l'avoir eu en sa possession?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Depuis le 1^{er} mai 2023, des courriers de rappel sont envoyés dans les deux mois précédant l'expiration d'un permis de conduire. La législation pénale n'a pas été modifiée dans ce cadre.

Il se peut que le véhicule auquel l'auteur de la question fait référence ait été immobilisé en raison d'une infraction à l'article 30, § 1^{er} de la loi relative à la circulation routière. Cet article ne vise toutefois pas la conduite d'un véhicule à moteur par une personne dont le permis de conduire a expiré. La disposition selon laquelle toute personne qui conduit un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable peut être punie, existait déjà avant l'instauration de la durée de validité administrative du permis de conduire. Le non-renouvellement d'un permis de conduire peut également dès lors être considéré comme une infraction à la réglementation en matière de permis de conduire, telle que visée à l'article 29, § 2.

19.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Nous avons élaboré une proposition de loi visant à assimiler la conduite avec un permis périmé au défaut de port du permis. Les avis, y compris celui du ministre, ont indiqué que l'infraction était déjà interprétée de cette manière. La proposition de loi n'avait donc aucun sens. Toutefois, il apparaît aujourd'hui que la conduite avec un permis expiré est tout de même considérée comme une conduite en dépit d'une déchéance. Il est regrettable que la confusion persiste à ce sujet. Peut-être faudrait-il fournir des instructions plus claires aux forces de l'ordre.

L'incident est clos.

20 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité aux

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Vervallen rijbewijzen" (55042007C)

19.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Wie rondrijdt met een vervallen rijbewijs krijgt dezelfde straf als wie rijdt ondanks een rijverbod. Nochtans beloofde de minister vorig jaar om deze overtreding gelijk te stellen met het niet bij zich hebben van het rijbewijs. Welke initiatieven heeft de minister daartoe al genomen?*

Onlangs werd de wagen van een dierenarts om deze reden getakeld. De vrouw zei geen herinneringsbrief te hebben gekregen. Werd zij gestraft voor het niet hebben of voor het niet bij zich hebben van een geldig rijbewijs?

19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Sinds 1 mei 2023 worden herinneringsbrieven verstuurd als de geldigheidsduur van een rijbewijs binnen de twee maanden verstrijkt. Er is niet gesleuteld aan de strafwetgeving in dit kader.

Wellicht werd het voertuig waarnaar de vraagsteller verwijst, geïmmobiliseerd wegens een inbreuk op artikel 30, § 1 van de wegverkeerswet. In dat artikel is echter geen sprake van het besturen van een motorvoertuig met een rijbewijs waarvan de geldigheidsduur is verstreken. De bepaling dat het strafbaar is om een voertuig te besturen zonder houder te zijn van een geldig rijbewijs bestond al vóór de invoering van de administratieve geldigheidsduur van het rijbewijs. De niet-hernieuwing van een rijbewijs kan dus ook worden beschouwd als een inbreuk op de rijbewijsreglementering, zoals bedoeld in artikel 29, § 2.

19.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Wij hadden een wetsvoorstel uitgewerkt om rijden met een vervallen rijbewijs gelijk te stellen aan het niet bij zich hebben van het rijbewijs. Uit de adviezen, waaronder dat van de minister, bleek dat de overtreding al op die manier werd geïnterpreteerd. Het wetsvoorstel had dus geen zin. Nu blijkt echter dat rijden met een vervallen rijbewijs toch wordt beschouwd als rijden spijs verval. Dat daarover verwarring blijft bestaan, is een spijtige zaak. Misschien moeten er duidelijkere instructies worden gegeven aan de handhavingsdiensten.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid bij

passages à niveau" (55042008C)

20.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Bien que les passages à niveau ne puissent pas être franchis si les barrières sont fermées ou en mouvement, ils le sont encore trop souvent, ce qui peut entraîner des conséquences dramatiques. Au moyen d'éclairages LED et d'autocollants affichant le numéro de téléphone 1711 pour les urgences, Infrabel souhaite améliorer la sécurité aux passages à niveau ces dix prochaines années et, ce faisant, la ponctualité sur le réseau.*

Quels passages à niveau feront-ils encore l'objet de ce traitement cette année? Comment leur ordre est-il défini? Pourquoi cette opération doit-elle durer 10 ans? Comment évalue-t-on aux Pays-Bas l'utilisation de doubles barrières, qui bloquent le passage à niveau tout entier? Quelles autres mesures Infrabel prendra-t-elle encore pour accroître la sécurité aux passages à niveau?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les causes principales des accidents aux passages à niveau sont le non-respect des règles de circulation et de la signalisation, le comportement imprudent des usagers de la route et les usagers de la route qui prennent mal leur virage et se retrouvent bloqués. C'est pourquoi Infrabel mène de vastes campagnes de sensibilisation.

Les visites sur le terrain et l'étude technique pour les 20 passages à niveau qui seront pris en main en 2024 sont toujours en cours. L'ordre des travaux est déterminé sur la base du modèle de risque pour les passages à niveau. Infrabel opte pour une approche globale avec différents types de solutions, en fonction du problème et des possibilités du passage à niveau. Cette approche par projet garantit la solution la plus efficace.

En Belgique, cinq passages à niveau sont actuellement équipés de barrières complètement fermées. À cet égard, un arrêté royal impose l'utilisation d'un détecteur d'obstacles qui empêche la fermeture complète mais arrête également le train en approche. De ce fait, un passage à niveau équipé de barrières complètement fermées est fermé beaucoup plus longtemps à l'avance, davantage de piétons étant ainsi tentés de traverser les voies.

Ces détecteurs d'obstacles ne sont pas obligatoires en France ni aux Pays-Bas. En 2021, les Pays-Bas comptaient 127 passages à niveau équipés de barrières intégrales mais dépourvus de détecteurs. Cependant, ces derniers sont principalement installés aux passages à niveau empruntés uniquement par des usagers faibles. La

spooroverwegen" (55042008C)

20.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *Hoewel men geen overweg mag oversteken terwijl de slagbomen in beweging of gesloten zijn, gebeurt dit nog te vaak, soms met dramatische afloop. Door middel van ledverlichting en stickers met het oproepnummer 1711 voor noodgevallen wil Infrabel de komende 10 jaar de veiligheid aan spooroverwegen en daarmee ook de stiptheid op het spoornet verhogen.*

Welke overwegen zullen dit jaar nog worden aangepakt? Hoe wordt de volgorde bepaald? Waarom moet dit 10 jaar duren? Hoe wordt in Nederland het gebruik van dubbele slagbomen, die de hele overweg afsluiten, geëvalueerd? Welke andere maatregelen zal Infrabel nog nemen om de veiligheid aan overwegen te verhogen?

20.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De belangrijkste oorzaken van ongevallen aan overwegen zijn het niet-respecteren van de verkeersregels en de signalisatie, onvoorzichtig gedrag van weggebruikers en weggebruikers die fout afdraaien en zich vastrijden. Daarom voert Infrabel grote campagnes om de mensen te sensibiliseren.

De terreinbezoeken en de technische studie voor de 20 overwegen die in 2024 worden aangepakt, lopen nog. De rangorde wordt bepaald op basis van het risicomodel voor de overwegen. Infrabel kiest voor een totaalaanpak met verschillende soorten oplossingen, afhankelijk van de problematiek en de mogelijkheden van de overweg. Die projectmatige aanpak garandeert de efficiëntste oplossing.

In België zijn nu vijf overwegen uitgerust met volledig gesloten slagbomen. Een KB verplicht daarbij het gebruik van een obstakeldetector, die de volledige sluiting verhindert, maar ook de aankomende trein ophoudt. Daardoor is een overweg met volledig gesloten slagbomen veel langer op voorhand gesloten en komen meer voetgangers in de verleiding om de sporen over te steken.

Noch in Frankrijk, noch in Nederland zijn die obstakeldetectors verplicht. In 2021 waren er in Nederland 127 overwegen met volledige slagbomen zonder detector, maar die worden vooral aangewend voor overwegen met enkel zachte weggebruikers. De vergelijking loopt dus enigszins mank. In Frankrijk waren in 2021 565 overwegen uitgerust

comparaison est donc quelque peu faussée. En 2021, la France comptait 565 passages à niveau équipés de barrières intégrales mais dépourvus de détecteurs d'obstacles. Entre 2017 et 2021, 35 accidents ont eu lieu à ces passages à niveau, entraînant 9 décès. En extrapolant ces données à notre situation, nous nous trouvons au même niveau, mais en raison des trafics ferroviaire et routier bien plus denses et des temps de fermeture plus longs dus aux détecteurs d'obstacles, nous nous attendons à ce que l'utilisation de barrières intégrales dégrade encore davantage la sécurité à nos passages à niveau. En outre, les temps d'attente y augmenteraient sensiblement pour le trafic routier. La mesure la plus importante consiste évidemment à remplacer les passages à niveau par d'autres infrastructures.

20.03 Jef Van den Bergh (cd&v): L'éclairage LED, qui est assez simple et très facile à installer, a des effets positifs. Il est dès lors étrange qu'Infrabel ait besoin de 10 ans pour équiper 176 passages à niveau. L'impact de la détection des obstacles n'est pas vraiment clair à mes yeux. J'ai en tout cas connaissance de certains systèmes à l'étranger qui fonctionnent sans problème et assurent la fermeture des passages à niveau en toute sécurité.

L'incident est clos.

21 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouvel outil de lutte contre la récidive en matière de roulage" (55042009C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Le ministre a annoncé un nouvel outil dans la lutte contre la récidive. Celui-ci permettra de mieux identifier la récidive. Parallèlement, nous attendons avec impatience le projet de loi sur les peines alternatives et les formations. L'audit de la Cour des comptes sur les bases de données relatives aux permis de conduire et aux véhicules a également été abordé.

Cet audit contient 18 recommandations. La circulaire sur le nouvel outil a-t-elle déjà été envoyée? Quelle sera la nouvelle méthode de travail? À partir de quand entrera-t-elle en vigueur? Le ministre peut-il estimer le nombre de récidivistes qui seront concernés? Quelles mesures supplémentaires prendra-t-il encore au cours de cette législature pour mettre en œuvre les recommandations de l'audit?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La circulaire est toujours en préparation car, selon le Collège des procureurs généraux, un nouveau régime de poursuites exige des moyens supplémentaires pour les parquets et les tribunaux.

met volledig gesloten slagbomen, maar zonder obstakeldetector. Tussen 2017 en 2021 waren daar 35 ongelukken, waarbij 9 doden vielen. Geëxtrapoleerd naar onze situatie, zitten wij op hetzelfde niveau, maar door ons veel drukker weg- en spoorverkeer en de langere sluitingstijden door de obstakeldetectoren, verwachten wij nog een verslechtering van de veiligheid van onze overwegen door het gebruik van volledige slagbomen. Bovendien zullen de wachttijden voor het wegverkeer aan onze overwegen dan gevoelig verhogen. De belangrijkste maatregel is uiteraard om de overwegen te vervangen door alternatieven.

20.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Leds zijn vrij eenvoudig en heel makkelijk aan te brengen en ze hebben een positief effect. Het is dus vreemd dat Infrabel 10 jaar nodig heeft om er 176 overwegen mee uit te rusten. De impact van de obstakeldetectie is me niet echt duidelijk. Ik heb in elk geval weet van systemen in het buitenland die vlot werken en de overwegen veilig afsluiten.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het nieuwe instrument tegen recidive in het verkeer" (55042009C)

21.01 Jef Van den Bergh (cd&v): De minister kondigde een nieuw instrument aan in de strijd tegen recidive. Daarmee zou recidive beter kunnen worden geïdentificeerd. We kijken daarnaast uit naar het wetsontwerp over alternatieve straffen en vormingen. Ook de audit van het Rekenhof over de databanken voor rijbewijs- en voertuiggegevens kwam ter sprake.

Die audit bevat 18 aanbevelingen. Werd de rondzendbrief over het nieuwe instrument al verstuurd? Wat wordt de nieuwe werkwijze? Vanaf wanneer gaat die in? Kan de minister inschatten hoeveel recidivisten hierdoor getroffen zullen worden? Welke stappen zal de minister tijdens deze zittingsperiode nog zetten om de aanbevelingen uit de audit uit te voeren?

21.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De rondzendbrief is nog in voorbereiding want het College van procureurs-generaal geeft aan dat een nieuw vervolgingsbeleid extra middelen vergt voor de parketten en de rechtbanken. Ik zou graag nog

Je souhaiterais qu'une solution soit trouvée avant l'été.

voor de zomer een oplossing zien.

Les cas de récidive grave sont déjà sanctionnés. La zone d'ombre de la politique de poursuites concerne la récidive modérée d'auteurs accumulant les perceptions immédiates. Ils constituent eux aussi un risque pour la sécurité. Je reste convaincu qu'il faut s'attaquer en priorité à ce comportement, et en particulier aux excès de vitesse, à la conduite sous influence et aux infractions du troisième degré comme l'utilisation du GSM au volant. Le nombre d'infractions et la période de commission doivent encore être déterminés. Je tiens absolument à poursuivre ces travaux, mais je dépends du ministre de la Justice.

Ernstige recidivisten worden vandaag al aangepakt. De blinde vlek in het vervolgingsbeleid betreft matige recidivisten die de onmiddellijke inningen opstapelen. Ook zij zijn problematisch voor de veiligheid. Ik blijf ervan overtuigd dat dit gedrag prioritair moet worden aangepakt, in het bijzonder dan de snelheidsovertredingen, het rijden onder invloed en de overtredingen van de derde graad zoals gsm-gebruik tijdens het rijden. Het aantal overtredingen en de periode waarin ze begaan worden liggen nog niet vast. Ik wil absoluut verder met deze regeling, maar ik hang af van de minister van Justitie.

La plupart des recommandations de la Cour des comptes ne concernent pas le département Mobilité, même si sa coopération est toujours souhaitable.

De meeste aanbevelingen van het Rekenhof gaan niet over het departement Mobiliteit, ook al is samenwerking altijd wenselijk.

J'ai envoyé des instructions au SPF Mobilité visant à améliorer les banques de données, notamment au niveau du contrôle technique mais aussi au niveau de la déchéance du droit de conduire. Il ne faut pas oublier que la qualité des données dépend principalement de l'encodage à la source. Je soutiendrai le ministre de la Justice dans son travail.

Ik heb de FOD Mobiliteit instructies gestuurd om de databanken te verbeteren, vooral op het vlak van technische controle maar ook op het vlak van het verval van het recht tot sturen. We mogen niet vergeten dat de kwaliteit van de gegevens vooral afhangt van de codering aan de bron. Ik zal de minister van Justitie steunen om daaraan te werken.

Nous devons éviter un accident comme celui qui s'est produit récemment à Gand en mettant tout en œuvre pour retirer ces conducteurs de la circulation. J'ai demandé aux ministres de la Justice et de l'Intérieur d'inclure explicitement la conduite pendant une période de déchéance du droit de conduire dans les objectifs de l'ANPR.

Een ongeval zoals dat onlangs in Gent moeten we vermijden door alles in het werk te stellen om dergelijke individuen van de weg te halen. Ik heb de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken gevraagd om rijden tijdens een verval van rijbewijs expliciet op te nemen in de doelstellingen van de ANPR.

21.03 Jef Van den Bergh (cd&v): À entendre le ministre lors d'une séance plénière récente, la nouvelle méthode pour lutter contre la récidive semblait être réglée dans tous les détails. Clairement, nous n'en sommes pas encore là, mais j'encourage le ministre à s'y atteler d'urgence, en concertation avec ses collègues. Cela vaut également pour le couplage de la banque de données des permis de conduire aux caméras ANPR, afin de détecter les conducteurs faisant l'objet d'une déchéance du droit de conduire.

21.03 Jef Van den Bergh (cd&v): In de recente tussenkomst van de minister in de plenaire vergadering leek de nieuwe manier om recidive aan te pakken nochtans in kannen en kruiken. We zijn er duidelijk nog niet, maar ik moedig de minister aan om er samen met zijn collega's dringend werk van te maken. Hetzelfde geldt voor de koppeling van de databank rijbewijzen aan de ANPR-camera's om chauffeurs met een rijverbod op het spoor te komen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le numéro d'urgence de Securail" (55042010C)

22 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het noodnummer van Securail" (55042010C)

22.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Voici quelques années, il a été annoncé que Securail deviendrait également accessible via WhatsApp ou SMS. Qu'en

22.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Enkele jaren geleden werd aangekondigd dat Securail ook via WhatsApp of sms bereikbaar zou worden. Wat is de

est-il aujourd'hui?

22.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le lancement de l'alarme discrète est lié à la mise en place d'une nouvelle plate-forme, qui a pris du retard parce que les développements techniques ont nécessité plus de temps que prévu. La SNCB prévoit de mener une vaste campagne d'information dès que le nouvel outil sera disponible.

22.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Il est néanmoins dommage que cet outil ne soit toujours pas disponible plus de deux ans après son annonce. Est-ce donc si difficile?

L'incident est clos.

23 **Questions jointes de**

- **Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les escalators de la gare de Louvain (question de suivi)" (55041735C)
- **Els Van Hoof à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les toilettes à la gare de Louvain (question de suivi)" (55041736C)

23.01 **Els Van Hoof** (cd&v): *Le ministre peut-il fournir des données actualisées sur les trois escalators en panne à la gare de Louvain?*

Les toilettes de la gare de Louvain sont-elles désormais accessibles jour et nuit? Des concertations ont-elles eu lieu avec la SNCB et la société 2theloo? Des mesures ont-elles été prises afin de prévenir les nuisances pour les commerçants établis aux alentours de la gare?

23.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le concessionnaire pour l'installation ou la rénovation des sanitaires dans plusieurs grandes gares a déjà effectué des travaux préparatoires, et ce également dans la gare de Louvain. La livraison des modules sanitaires, qui seront accessibles en dehors des heures d'ouverture, est prévue pour la fin de ce mois. La SNCB entretient des contacts avec 2theloo pour suivre les travaux et optimiser en permanence le service.

Des travaux sont actuellement menés à l'escalator de la voie 1 dans le passage sous les voies côté Tirlemont. Ces travaux seront finalisés dans les semaines à venir.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 12.

stand van zaken?

22.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De lancering van het discreet alarm maakt deel uit van een nieuw platform, dat achterloopt op schema, omdat de technische ontwikkelingen meer tijd in beslag hebben genomen dan verwacht. De NMBS plant een brede informatiecampagne op het moment dat de nieuwe tool beschikbaar zal zijn.

22.03 **Jef Van den Bergh** (cd&v): Het is toch jammer dat die tool er ruim twee jaar na de aankondiging nog altijd niet is. Is dat dan zo moeilijk?

Het incident is gesloten.

23 **Samengevoegde vragen van**

- **Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De roltrappen in het station van Leuven (opvolgvraag)" (55041735C)
- **Els Van Hoof aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De toiletten in het station van Leuven (opvolgvraag)" (55041736C)

23.01 **Els Van Hoof** (cd&v): *Graag kreeg ik van de minister een update in verband met de drie defecte roltrappen in het station Leuven.*

Zijn de toiletten in het station Leuven intussen dag en nacht toegankelijk? Vond er nog overleg plaats met de NMBS en de firma 2theloo? Werden er maatregelen genomen om de overlast bij de handelaars in de buurt te voorkomen?

23.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: De concessionaris voor de installatie of de renovatie van sanitaire voorzieningen in meerdere grote stations heeft al voorbereidende werken uitgevoerd, ook in het station Leuven. De oplevering van de sanitaire modules die buiten de gewone openingsuren toegankelijk zullen zijn, is gepland voor eind deze maand. De NMBS staat in contact met 2theloo om de werken op te volgen en de dienstverlening voortdurend te optimaliseren.

Er wordt momenteel nog gewerkt aan de roltrap van spoor 1 in de onderdoorgang aan de kant Tienen. Die werken worden in de komende weken afgerond.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.12 uur.