

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES
ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS
FÉDÉRALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

14-12-2022

Après-midi

Woensdag

14-12-2022

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-Démocratique 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 beige kleurig papier)

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

SOMMAIRE

INHOUD

Débat d'actualité sur les liaisons ferroviaires entre Bruxelles, Alost et Ninove et questions jointes de	1	Actualiteitsdebat over de treinverbindingen tussen Brussel, Aalst en Ninove en toegevoegde vragen van	1
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nécessité d'améliorer les liaisons ferroviaires dans la région de la Dendre" (55029897C)	1	- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nood aan betere treinverbindingen in de Denderstreek" (55029897C)	1
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une meilleure liaison ferroviaire entre Alost, Ninove et Grammont" (55030147C)	1	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een betere treinverbinding tussen Aalst, Ninove en Geraardsbergen" (55030147C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire problématique entre Gand et Ninove" (55030535C)	1	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De slechte treinverbinding Gent-Ninove" (55030535C)	1
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains entre Alost et Ninove" (55031790C)	1	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening tussen Aalst en Ninove" (55031790C)	1
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les horaires des trains entre Ninove et Bruxelles et entre Ninove et Alost" (55032085C)	1	- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinregeling Ninove-Brussel en Ninove-Aalst" (55032085C)	1
Orateurs: Anja Vanrobaeys, Pieter De Spiegeleer, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Anja Vanrobaeys, Pieter De Spiegeleer, Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	4	Samengevoegde vragen van	4
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking pour vélos de la SNCB sous la Martelarenplein à Louvain" (55029762C)	4	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsenparking van de NMBS onder het Martelarenplein in Leuven" (55029762C)	4
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes liés au parking à vélos sous la Martelarenplein à Louvain" (55032637C)	4	- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Problemen met de fietsenparking onder het Martelarenplein in Leuven" (55032637C)	4
Orateurs: Frank Troosters, Katrien Houtmeyers, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Frank Troosters, Katrien Houtmeyers, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	5	Samengevoegde vragen van	5
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aides aux sillons et leur délai d'octroi" (55029831C)	5	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de rijpaden en de toewijzingstermijn ervan" (55029831C)	5
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie des conducteurs dans le secteur du fret ferroviaire" (55029832C)	5	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tekort aan treinbestuurders in de sector van het vrachtvervoer per spoor" (55029832C)	5
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)	5	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)	5

sur "La coopération internationale dans le secteur du fret ferroviaire" (55029833C)		Mobiliteit) over "De internationale samenwerking in de sector van het vrachtvervoer per spoor" (55029833C)
Orateurs: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Olivier Vajda, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
Question de Albert Vicaire à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "L'offre limitée de véhicules électriques V2G" (55029745C)	8	Vraag van Albert Vicaire aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "Het beperkte aanbod van elektrische voertuigen met V2G-functie" (55029745C)
Orateurs: Albert Vicaire, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Albert Vicaire, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
Question de Albert Vicaire à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "Le transport de marchandises compromis sur le Rhin" (55029746C)	9	Vraag van Albert Vicaire aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "De ernstige problemen met het goederenvervoer via de binnenvaart over de Rijn" (55029746C)
Orateurs: Albert Vicaire, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Albert Vicaire, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Lierre" (55029870C)	10	- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station van Lier" (55029870C)
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare provisoire de Lierre" (55029885C)	10	- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tijdelijke stationsgebouw in Lier" (55029885C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans la gare de Lierre et aux alentours" (55032476C)	10	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in en rond het station van Lier" (55032476C)
Orateurs: Bert Wollants, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Bert Wollants, Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van
- Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55029845C)	12	- Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55029845C)
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décrépitude de la gare de Tirlemont" (55032594C)	12	- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verloederde toestand van het station van Tienen" (55032594C)
Orateurs: Karin Jiroflée, Katrien Houtmeyers, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Karin Jiroflée, Katrien Houtmeyers, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire sur l'axe Mol-Lommel-Overpelt" (55029917C)	14	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer op de as Mol-Lommel-Overpelt" (55029917C)
Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van
- Joris Vandebroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le baromètre de la sécurité routière" (55029937C)	15	- Joris Vandebroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkeersveiligheidsbarometer" (55029937C)

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La publication de Vias sur les blessés de la route hospitalisés" (55030587C)	15	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van Vias institute over het aantal gehospitaliseerde verkeersslachtoffers" (55030587C)	15
Orateurs: Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	16	Samengevoegde vragen van	16
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prévisions du Bureau fédéral du Plan concernant la répartition modale" (55029969C)	16	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prognose van het Planbureau inzake de modal split" (55029969C)	16
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de mobilité du MORA et ses conclusions sur le modal split et les émissions y afférentes" (55029970C)	16	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het mobiliteitsverslag van de MORA en zijn conclusies over de modal split en de bijhorende uitstoot" (55029970C)	16
Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le système de retrait de courses dans des gares de la SNCB" (55029973C)	17	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ophaalsysteem voor boodschappen in NMBS-stations" (55029973C)	17
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de retrait de fruits et légumes" (55030868C)	17	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afhaaldienst voor groenten en fruit" (55030868C)	17
Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire 15" (55030009C)	18	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van spoorlijn 15" (55030009C)	18
Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking pour navetteurs de la SNCB à la gare d'Alost" (55030148C)	18	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-pendelparking aan het station Aalst" (55030148C)	18
Orateurs: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Sprekers: Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Interpellations et questions jointes de	19	Samengevoegde interpellaties en vragen van	19
- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision de la taxe aérienne et la concertation avec les Régions" (55030080C)	19	- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van de vliegtaks en het overleg met de regio's" (55030080C)	19
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le départ de Ryanair de Brussels Airport" (55032596C)	19	- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vertrek van Ryanair uit Brussels Airport" (55032596C)	19
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM	19	- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM	19

Mobilité) sur "De nouvelles taxes sur les billets d'avion et de nouvelles normes de bruit" (55000352I)		Mobiliteit) over "Nieuwe vliegtaksen en nieuwe geluidsnormen" (55000352I)	
<i>Orateurs: Katleen Bury, Katrien Houtmeyers, Theo Francken, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Katleen Bury, Katrien Houtmeyers, Theo Francken, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
<i>Motions</i>	23	<i>Moties</i>	23
Questions jointes de	25	Samengevoegde vragen van	25
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux programmés aux passages à niveau à Bilzen" (55030312C)	25	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande werken aan de spoorwegovergangen in Bilzen" (55030312C)	25
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de tunnel ferroviaire à Bilzen" (55032407C)	25	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande spoorwegtunnel in Bilzen" (55032407C)	25
<i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La voie centrale" (55030372C)	26	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De middenrijbaan" (55030372C)	26
<i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des travaux à la gare de Termonde" (55030403C)	27	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voortgang van de werken aan het station van Dendermonde" (55030403C)	27
- Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le début des travaux à la gare de Termonde" (55030670C)	27	- Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanvang van de werken aan het station Dendermonde" (55030670C)	27
<i>Orateurs: Tomas Roggeman, Barbara Pas, président du groupe VB, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Tomas Roggeman, Barbara Pas, voorzitter van de VB-fractie, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Greet Daems à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare à Herentals" (55030412C)	28	Vraag van Greet Daems aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Herentals" (55030412C)	28
<i>Orateurs: Greet Daems, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Greet Daems, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La transparence des informations sur les biens immobiliers de la SNCB" (55030461C)	29	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De transparantie rond het vastgoed van de NMBS" (55030461C)	29
<i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat Iéonin conclu avec Northern Diabolo" (55030484C)	30	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wurgcontract met Northern Diabolo" (55030484C)	30
<i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	

Questions jointes de	31	Samengevoegde vragen van	31
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Hasselt" (55030553C)	31	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Hasselt" (55030553C)	31
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Hasselt" (55030554C)	31	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55030554C)	31
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Hasselt" (55030569C)	31	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55030569C)	31
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Hasselt" (55030571C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	31	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Hasselt" (55030571C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	31
Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La disponibilité des toilettes dans les trains" (55030575C) <i>Orateurs: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	32	Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beschikbaarheid van de toiletten op de trein" (55030575C) <i>Sprekers: Kim Buyst, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	32
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation du poids total des utilitaires légers" (55030695C) <i>Orateurs: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	33	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het totale gewicht van lichte bedrijfsvoertuigen" (55030695C) <i>Sprekers: Frank Troosters, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	33
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trains et actifs de la SNCB aux mains de trusts dans le Delaware" (55030696C) <i>Orateurs: Frank Troosters</i>	34	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-treinen en activa in handen van trusts in Delaware" (55030696C) <i>Sprekers: Frank Troosters</i>	34
Question de Bert Moyaers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings sans barrière" (55030702C) <i>Orateurs: Bert Moyaers, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	35	Vraag van Bert Moyaers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Frictieloze parkings" (55030702C) <i>Sprekers: Bert Moyaers, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	35
Questions jointes de	35	Samengevoegde vragen van	35
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des subventions supplémentaires pour Lineas" (55030732C)	35	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra subsidies voor Lineas" (55030732C)	35
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets d'avenir de Lineas" (55031364C)	35	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstplannen van Lineas" (55031364C)	35
- Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les services de Lineas" (55032079C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Tomas</i>	35	- Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De diensten van Lineas" (55032079C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Tomas</i>	35

Roggeman, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Roggeman, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains trop courts sur la ligne entre Lichtervelde et Bruges" (55030740C)	37	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan treinwagens op de lijn Lichtervelde - Brugge" (55030740C)	37
<i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	38	Samengevoegde vragen van	38
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'affectation du bâtiment de la gare de Ninove" (55030798C)	38	- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestemming van het stationsgebouw in Ninove" (55030798C)	38
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'initiative sociale dans la gare de Ninove" (55030874C)	38	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sociaal initiatief in het station Ninove" (55030874C)	38
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'affectation du bâtiment de la gare de Ninove (point de contact bien-être)" (55032685C)	38	- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestemming van het stationsgebouw te Ninove (steunpunt welzijn)" (55032685C)	38
<i>Orateurs: Tania De Jonge, Anja Vanrobaeys, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers: Tania De Jonge, Anja Vanrobaeys, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55030843C)	39	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55030843C)	39
<i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des voyageurs et du personnel dans les gares de Renaix et Audenarde" (55030866C)	40	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van de reizigers en van het personeel in de stations Ronse en Oudenaarde" (55030866C)	40
<i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La capacité du réseau ferroviaire" (55030907C)	41	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De capaciteit van het spoornet" (55030907C)	41
<i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	42	Samengevoegde vragen van	42
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression par la SNCB de la réduction de tarif pour familles nombreuses" (55030914C)	42	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de tariefkorting voor grote gezinnen door de NMBS" (55030914C)	42
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du tarif familles nombreuses" (55032452C)	42	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van het tarief voor grote gezinnen" (55032452C)	42
<i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet</i> , vice-premier		<i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet</i> , vice-	

ministre et ministre de la Mobilité		eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	43	Samengevoegde vragen van	43
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement des bancs de la gare de Bruxelles-Nord" (55030931C)	43	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van de banken in het station Brussel-Noord" (55030931C)	43
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bancs en bois dans la gare du Nord à Bruxelles" (55031004C)	44	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De houten banken in het Brusselse Noordstation" (55031004C)	44
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Bruxelles-Nord" (55031794C) <i>Orateurs: Chanelle Bonaventure, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	44	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Brussel-Noord" (55031794C) <i>Sprekers: Chanelle Bonaventure, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	44
Questions jointes de	46	Samengevoegde vragen van	46
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55031007C)	46	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias institute" (55031007C)	46
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de l'institut Vias (question de suivi)" (55031024C)	46	- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (opvolgvraag)" (55031024C)	46
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit à l'institut Vias en charge de la sécurité routière" (55031073C)	46	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van het verkeersveiligheidsinstituut Vias" (55031073C)	46
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit sur les activités de Vias institute" (55031377C)	46	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit naar de activiteiten van Vias institute" (55031377C)	46
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55032645C) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	46	- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55032645C) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Frank Troosters, Joris Vandenbroucke, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	46

**COMMISSION DE LA MOBILITE,
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
ET DES INSTITUTIONS
FEDERALES**

du

MERCREDI 14 DECEMBRE 2022

Après-midi

**COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN**

van

WOENSDAG 14 DECEMBER 2022

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 par M. Jean-Marc Delizée, président.

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

01 Débat d'actualité sur les liaisons ferroviaires entre Bruxelles, Alost et Ninove et questions jointes de

- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La nécessité d'améliorer les liaisons ferroviaires dans la région de la Dendre" (55029897C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Une meilleure liaison ferroviaire entre Alost, Ninove et Grammont" (55030147C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire problématique entre Gand et Ninove" (55030535C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains entre Alost et Ninove" (55031790C)
- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les horaires des trains entre Ninove et Bruxelles et entre Ninove et Alost" (55032085C)

01.01 Anja Vanrobaeys (Vooruit): En février, la SNCB avait promis de rétablir la ligne directe entre Alost, Ninove et Grammont, qu'elle avait précédemment coupée. À partir de mai, la situation s'est toutefois de nouveau détériorée avec la nécessité d'un changement de train et de nombreux retards, à la suite desquels les voyageurs ratent leurs correspondances et un voyage de 15 km prend pas moins d'une heure et demie. Il n'y a, par

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

01 Actualiteitsdebat over de treinverbindingen tussen Brussel, Aalst en Ninove en toegevoegde vragen van

- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nood aan betere treinverbindingen in de Denderstreek" (55029897C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een betere treinverbinding tussen Aalst, Ninove en Geraardsbergen" (55030147C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De slechte treinverbinding Gent-Ninove" (55030535C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De dienstverlening tussen Aalst en Ninove" (55031790C)
- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinregeling Ninove-Brussel en Ninove-Aalst" (55032085C)

01.01 Anja Vanrobaeys (Vooruit): In februari beloofde de NMBS, na een eerdere knip, om de rechtstreekse treinverbinding tussen Aalst, Ninove en Geraardsbergen te herstellen. Vanaf mei liep het echter opnieuw mis, met een overstap en vele vertragingen, waardoor reizigers hun aansluiting missen en een traject van 15 km nu maar liefst 1,5 uur tijd in beslag neemt. Er rijdt ook maar een trein per uur naar Ninove en Geraardsbergen.

ailleurs, qu'un seul train par heure à destination Ninove et de Grammont. La SNCB prétend qu'en raison de travaux en gare de Denderleeuw, elle ne peut pas assurer la correspondance en cas de retards, mais affirme qu'elle fera tout son possible pour garantir une ponctualité maximale des trains. Des navetteurs m'ont toutefois signalé qu'aux heures de pointe, les retards de 10 minutes sont monnaie courante et qu'ils ratent dès lors leur correspondance.

Ne peut-on réellement pas prévoir un laps de temps plus long pour la correspondance? Les travaux en gare de Denderleeuw, où seul un escalier est encore disponible, impliquent également qu'il faut davantage de temps pour changer de quai en cas de correspondances. Le ministre envisage-t-il un ajustement afin d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les centres régionaux du Pays de la Dendre et de permettre d'assurer les correspondances?

01.02 Pieter De Spiegeleer (VB): Pourquoi la liaison directe entre Alost et Grammont a-t-elle été supprimée durant les travaux? Quand cette liaison pourra-t-elle être rétablie? La SNCB envisage-t-elle de prolonger le temps de correspondance à Denderleeuw?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Pourquoi la liaison entre Gand et Ninove est-elle si mauvaise? Quels sont ces problèmes concrets expliquant pourquoi les voyageurs ratent souvent leur correspondance à Denderleeuw? Comment la SNCB compte-t-elle améliorer la situation? Les horaires peuvent-ils être adaptés?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Le 12 décembre 2021, la liaison directe entre Alost, Denderleeuw et Ninove a été supprimée. Depuis lors, les voyageurs doivent changer de train à Denderleeuw, où ils doivent souvent attendre longtemps leur correspondance.

La demande de transport a-t-elle déjà été examinée? Quels investissements sont nécessaires pour rétablir la liaison directe? Quelles mesures sont-elles prévues dans un avenir proche pour améliorer la situation?

01.05 Georges Gilkinet, minister (en néerlandais): La correspondance entre l'IC29 Gand-Saint-Pierre – Bruxelles-Midi – Landen et le S6 Denderleeuw – Grammont – Schaerbeek ne peut être assurée car le S6 doit quitter Denderleeuw en direction de Grammont à l'heure pour ne pas provoquer de retard sur le trajet vers Bruxelles. Une exception s'applique à trois trains S6: le train S6 à 20 h 56 à Denderleeuw, qui attendra si le train IC venant de

Volgens de NMBS kan de aansluiting wegens werken in het station van Denderleeuw niet worden verzekerd bij vertragingen, maar men zou er alles aan doen om de treinen zo stipt mogelijk te laten rijden. Nochtans melden pendelaars mij dat vertragingen van 10 minuten tijdens de spits schering en inslag zijn, waardoor ze hun aansluiting missen.

Kan de overstaptijd echt niet worden verruimd? Door de werken in het station van Denderleeuw, met slechts één beschikbare trap, duurt het ook langer om naar de andere trein te lopen. Overweegt de minister een bijsturing om de treinverbindingen tussen regionale centra in de Denderstreek te verbeteren en aansluitingen te verzekeren?

01.02 Pieter De Spiegeleer (VB): Waarom werd de rechtstreekse verbinding tussen Aalst en Geraardsbergen tijdens de werken afgeschaft? Wanneer kan die verbinding worden hersteld? Overweegt de NMBS de overstaptijd in Denderleeuw te verlengen?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Waarom is de verbinding tussen Gent en Ninove zo slecht? Door welke concrete problemen missen reizigers vaak hun aansluiting in Denderleeuw? Hoe wil de NMBS de situatie verbeteren? Kan de dienstregeling worden aangepast?

01.04 Tomas Roggeman (N-VA): Op 12 december 2021 werd de rechtstreekse verbinding tussen Aalst, Denderleeuw en Ninove afgeschaft. Sindsdien moeten reizigers overstappen in Denderleeuw, waar ze vaak lang moeten wachten op hun aansluiting.

Werd de vervoersvraag reeds onderzocht? Welke investeringen zijn er nodig om de rechtstreekse verbinding te herstellen? Wat zal er in de nabije toekomst worden gedaan om de situatie te verbeteren?

01.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De aansluiting tussen de IC29 Gent-Sint-Pieters – Brussel-Zuid – Landen en de S6 Denderleeuw – Geraardsbergen – Schaerbeek kan niet worden verzekerd omdat de S6 tijdig moet vertrekken uit Denderleeuw richting Geraardsbergen om geen vertraging te veroorzaken op het traject naar Brussel. Voor drie S6-treinen geldt een uitzondering: de S6-trein om 20.56 uur in

Gand a un retard n'excédant pas 5 minutes; le train S6 à 21 h 56 à Denderleeuw, qui attendra si le train IC en provenance de Gand a un retard n'excédant pas 11 minutes; et le train S6 à 22 h 56 à Denderleeuw, qui attendra si le train IC venant de Gand a un retard n'excédant pas 21 minutes.

Eu égard au court temps de correspondance entre l'IC29 et le S6, la SNCB recommande aux voyageurs d'emprunter le S4 Alost – Bruxelles – Malines entre Alost et Denderleeuw et de prendre ensuite le S6 à Denderleeuw.

Ce train part d'Alost 6 minutes avant l'IC29 et le temps de correspondance à Denderleeuw est de 11 minutes. Pour plusieurs raisons, les horaires des trains ne peuvent pas être modifiés afin de garantir un temps de correspondance plus long. Aux heures de pointe, deux à quatre trains par heure circulent entre Grammont et Denderleeuw, ce qui augmente les possibilités de correspondances pour les voyageurs entre Grammont et Alost. Aux heures de pointe en soirée, deux trains P supplémentaires à destination de Ninove et de Grammont partent également d'Alost vers 16 h et 16 h 30, et ce depuis le 13 décembre 2021. En outre, un train P supplémentaire circule le matin entre Denderleeuw et Grammont avec un arrêt à Ninove. J'ai également demandé à la SNCB d'étudier toutes les autres options possibles.

La SNCB se concerte avec les pouvoirs locaux et tente autant que possible de tenir compte de leurs désideratas, mais les horaires restent un véritable casse-tête.

01.06 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Les trains P supplémentaires à l'heure de pointe du soir constituent une avancée. Cependant, les navetteurs qui se rendent à la gare en bus ont besoin de meilleures liaisons ferroviaires, sinon ils se rabattront inévitablement sur la voiture. Des investissements dans le rail dans le Pays de la Dendre sont vraiment nécessaires, en vue de mettre en place des solutions respectueuses du climat. En outre, les habitants de cette région se sentent abandonnés, d'autant plus qu'ils pensaient initialement pouvoir compter sur une liaison directe entre Alost, Ninove et Grammont. Je voudrais plaider pour une correspondance plus fiable, mais aussi pour un examen de l'intégralité du transport interrégional, afin de répondre aux besoins des zones industrielles locales.

01.07 Pieter De Spiegeleer (VB): Cette réponse ne donne guère d'espoir aux navetteurs dans notre Pays de la Dendre. Pourtant, on pourrait facilement

Denderleeuw, die zal wachten indien de IC-trein uit Gent maximaal 5 minuten vertraging heeft; de S6-trein om 21.56 uur in Denderleeuw, die zal wachten indien de IC-trein uit Gent maximaal 11 minuten vertraging heeft; en de S6-trein om 22.56 uur in Denderleeuw, die zal wachten indien de IC-trein uit Gent maximaal 21 minuten vertraging heeft.

Gelet op de korte overstaptijd tussen de IC29 en de S6, raadt de NMBS de reizigers aan om tussen Aalst en Denderleeuw gebruik te maken van de S4 Aalst – Brussel – Mechelen om vervolgens over te stappen op de S6 in Denderleeuw.

Deze trein vertrekt 6 minuten voor de IC29 uit Aalst, met in Denderleeuw een overstaptijd van 11 minuten. Om een combinatie van redenen kan de dienstregeling van de treinen niet worden gewijzigd om de overstaptijd te verruimen. Tijdens de spitsuren rijden er twee tot vier treinen per uur tussen Geraardsbergen en Denderleeuw, wat dan meerdere overstapmogelijkheden geeft om te reizen tussen Geraardsbergen en Aalst. Sinds 13 december 2021 vertrekken er bovendien tijdens de avondspits twee bijkomende P-treinen uit Aalst naar Ninove en Geraardsbergen rond 16.00 en 16.30 uur. Daarnaast rijdt er 's ochtends een bijkomende P-trein tussen Denderleeuw en Geraardsbergen met halte in Ninove. Ik heb de NMBS ook gevraagd om alle andere mogelijke opties te onderzoeken.

De NMBS pleegt overleg met lokale besturen en probeert zoveel mogelijk rekening te houden met hun wensen, maar de dienstregeling blijft een complexe puzzel.

01.06 Anja Vanrobaeys (Vooruit): De bijkomende P-treinen in de avondspits zijn een stap vooruit. Maar de pendelaars die met de bus naar het station rijden, hebben betere treinverbindingen nodig, anders stappen zij gewoon over op de auto. Met het oog op klimaatgezonde oplossingen zijn investeringen in de Denderstreek voor de trein echt nodig. Bovendien voelen de mensen daar zich in de steek gelaten, ook al omdat zij aanvankelijk dachten te kunnen rekenen op een rechtstreekse verbinding van Aalst naar Ninove en Geraardsbergen. Ik pleit ervoor om die aansluiting beter te verzekeren, maar daarnaast ook het volledige interregionale vervoer te bekijken, om aan de noden van de lokale industriezones tegemoet te komen.

01.07 Pieter De Spiegeleer (VB): Dit antwoord is weinig hoopgevend voor de pendelaars in onze Denderstreek. Men zou nochtans makkelijk kunnen

revenir à la liaison directe qu'on avait précédemment. Il faut surtout se focaliser sur le problème intrarégional: malgré la densité relative du réseau ferroviaire, la région est mal desservie par la SNDB. Il semblerait que les priorités se situent ailleurs et que c'est la volonté qui manque. J'ai imprimé une carte de notre région, accompagnée d'un dessin, qui je voudrais remettre solennellement au ministre.

01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il y a 100 ans, le trajet entre Ninove et Bruxelles était plus rapide qu'aujourd'hui. La région de la Dendre souhaite bénéficier de meilleures liaisons en transports publics avec une gamme plus large. Cette scission complique la donne. En outre, le manque de personnel représente un problème majeur. Les sous-chefs de gare veillaient souvent à ce que le train attende un certain temps avant de démarrer afin que les voyageurs puissent obtenir leur correspondance.

01.09 Tomas Roggeman (N-VA): Si la demande est suffisamment élevée, il devrait être possible de réinstaurer cette liaison directe. Si cela n'est pas possible, je demande au moins de rendre le parking de la gare de Ninove gratuit.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking pour vélos de la SNCB sous la Martelarenplein à Louvain" (55029762C)
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les problèmes liés au parking à vélos sous la Martelarenplein à Louvain" (55032637C)

02.01 Frank Troosters (VB): *L'avis rendu par les pompiers après l'inspection du nouveau parking à vélos de la SNCB situé sous la Martelarenplein à Louvain est négatif.*

Sur quelles constatations cet avis repose-t-il? Quand le parking sera-t-il ouvert? Quels coûts supplémentaires cela entraînera-t-il? Qui est responsable en la matière?

02.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): L'ouverture du parking à vélos tant attendu a eu lieu en septembre. Ce parking dispose en principe de 3 700 places mais seules 1 800 places seraient réellement accessibles en pratique. Le parking est à présent opérationnel depuis plusieurs mois et divers problèmes apparaissent.

teruggrijpen naar de rechtstreekse verbinding van weleer. We moeten hier vooral focussen op het intraregionale probleem: de streek heeft, ondanks een vrij dicht spoornetwerk, een slechte verbinding per spoor. Blijkbaar ligt de prioriteit elders en ontbreekt het aan de nodige wil. Ik heb een kaart van onze streek afgedrukt met een tekening erbij, die ik hier plechtig aan de minister wil overhandigen.

01.08 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): 100 jaar geleden raakte men vanuit Ninove sneller in Brussel dan vandaag. De Denderstreek wil beter openbaar vervoer met een ruimer aanbod. Die knip bemoeilijkt dat. Voorts is het personeeltekort een groot probleem. De onderstationschefs zorgden er dikwijls voor dat de trein nog even wachtte om te vertrekken, zodat men nog kon overstappen.

01.09 Tomas Roggeman (N-VA): Indien er voldoende vraag is, moet men die rechtstreekse verbinding opnieuw kunnen invoeren. Als dat niet kan, vraag ik om minstens de parking aan het station van Ninove gratis te maken.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De fietsenparking van de NMBS onder het Martelarenplein in Leuven" (55029762C)
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Problemen met de fietsenparking onder het Martelarenplein in Leuven" (55032637C)

02.01 Frank Troosters (VB): *De nieuwe NMBS-fietsenparking onder het Martelarenplein in Leuven kreeg na een inspectie van de brandweer een negatieve evaluatie.*

Op basis van welke vaststellingen gebeurde dat? Wanneer wordt de parking nu geopend? Welke extra kosten brengt dit met zich mee? Wie is daarvoor aansprakelijk?

02.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): In september werd de langverwachte fietsenparking geopend, die in principe goed is voor 3.700 plaatsen, waarvan er in de praktijk maar 1.800 echt toegankelijk zouden zijn. De parking is ondertussen enkele maanden in gebruik en allerlei problemen duiken op.

La SNCB avait-elle organisé au préalable des concertations avec la ville de Louvain quant à la configuration du parking? Est-il exact que la ville de Louvain avait avancé des arguments contraires dont la SNCB n'a pas tenu compte? Quels avis la SNCB a-t-elle pris en considération et quels avis a-t-elle négligés? Des modifications sont-elles encore possibles? Un système de guidage pour les cyclistes sera-t-il mis en place, comme promis?

02.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En effet, les pompiers ont émis des commentaires sur la distance entre les râteliers pour vélos et le signal sonore des alarmes. Ce problème a été résolu depuis. Fin septembre, j'ai inauguré le nouveau parc à vélos souterrain de la gare de Louvain, avec la commune et la direction de la SNCB. Nous pouvons encore régler les problèmes de rodage avec la ville de Louvain, qui s'est réjouie de cette acquisition, dès lors qu'elle dispose ainsi d'un seul coup de plus de 10 000 places de stationnement pour vélos. Nos gares doivent continuer à évoluer vers des noeuds multimodaux, où les voyageurs peuvent facilement passer d'un mode de transport à un autre. Le vélo-train est la combinaison gagnante pour notre mobilité, notre économie et notre environnement. Nous devons donc également continuer à investir dans de bonnes infrastructures cyclables. Dans le nouveau contrat de service public, nous développerons cette ambition.

02.04 Frank Troosters (VB): Je n'ai pas reçu de réponse à mes questions concrètes.

02.05 Katrien Houtmeyers (N-VA): Le ministre n'a en effet répondu à aucune question. C'était donc peine perdue. Aujourd'hui, nous avons pu lire sur Facebook que le vélo électrique d'une personne avait été volé dans la partie sécurisée du parking. Apparemment, ce système ne fonctionne pas non plus. Le ministre a donc encore du pain sur la planche en ce qui concerne la concertation.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les aides aux sillons et leur délai d'octroi" (55029831C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La pénurie des conducteurs dans le secteur du fret ferroviaire" (55029832C)
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La coopération internationale dans le secteur du fret ferroviaire" (55029833C)

Heeft de NMBS op voorhand overlegd met de stad Leuven over de invulling van de fietsenparking? Klopt het dat Leuven tegenargumenten heeft gegeven waarmee de NMBS geen rekening heeft gehouden? Welke adviezen heeft de NMBS wel en welche niet gevuld? Zijn er nog aanpassingen mogelijk? Komt er nog een fietsgeleidingssysteem, zoals beloofd?

02.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De brandweer had inderdaad opmerkingen over de afstand tussen de fietsrekken en het geluidssignaal van de alarmen. Dat is intussen opgelost. De nieuwe ondergrondse fietsenstalling in het station van Leuven heb ik eind september geopend samen met het stadsbestuur en de leiding van de NMBS. De kinderziekten kunnen we nog aanpakken samen met de stad Leuven, die blij was met deze aanwinst, vermits men daarmee in één klap boven de 10.000 fietsstallingen zit. Onze stations moeten verder uitgroeien tot multimodale knooppunten, waar de reizigers vlot kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere. Fiets-trein is de winnende combinatie voor onze mobiliteit, onze economie en ons milieu. We moeten dus ook verder investeren in goede fietsinfrastructuur. In het nieuwe openbare dienstcontract zullen we die ambitie verder uitbouwen.

02.04 Frank Troosters (VB): Daarmee heb ik geen antwoord gekregen op mijn concrete vragen.

02.05 Katrien Houtmeyers (N-VA): De minister heeft inderdaad geen enkele vraag beantwoord. Dit was dus verloren moeite. Vandaag stond op Facebook te lezen dat iemands elektrische fiets was gestolen in het beveiligde stuk van de parking. Blijkbaar werkt dat systeem ook niet. De minister heeft dus nog wat overleg te plegen.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De steun voor de rijpaden en de toewijzingstermijn ervan" (55029831C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tekort aan treinbestuurders in de sector van het vrachtvervoer per spoor" (55029832C)
- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De internationale samenwerking in de sector van het vrachtvervoer per spoor" (55029833C)

03.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Le fret ferroviaire est un enjeu de taille et son développement nécessite des aides au sillon. Faute de moyens, certains acteurs n'hésitent pas à remettre de vieilles machines diesel sur les rails, ce qui est un non-sens. En outre, la conjoncture favorise le transport routier, le rail étant moins compétitif en raison des hausses répétées.

Les aides arrivent un an après l'annonce, forçant les utilisateurs du rail à avancer cette aide à leurs clients. Elles sont insuffisantes dans le contexte actuel: elles sont totalement absorbées par l'inflation énergétique.

Envisagez-vous l'octroi d'une aide dédiée à l'inflation du prix de l'énergie pour le secteur ferroviaire? Comment expliquer le délai d'octroi?

Le fret souffre aussi d'une pénurie de conducteurs, en raison d'un manque d'attractivité du métier et de formation adéquate. En effet, il n'existe plus d'école du fret ou de formation particulière en interne.

Y a-t-il d'autres raisons à cette pénurie? Envisage-t-on de réinstaurer une formation propre au fret au sein de la SNCB?

Une coopération internationale dans le fret est parfaitement possible: la France et la Belgique l'ont fait lors de la période trouble du coronavirus à l'aide d'un simple tableau Excel. Le secteur favorise aujourd'hui le gabarit P400, des semi-remorques montés sur le rail, ce qui est optimal pour l'intermodalité. D'après les experts, un doublement du trafic est possible mais les tunnels entre Metz et Strasbourg sont trop étroits pour ce gabarit, ce qui oblige à des détours ou à se tourner vers la route.

Quel est le degré de coopération transfrontalière en matière de fret ferroviaire? Comment favorisez-vous avec vos homologues le transport de marchandises par le rail? Comment remédier au manque de concertation internationale et au problème des gabarits P400?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Le plan d'action marchandises répond à vos questions.

03.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Het goederenvervoer per spoor vormt een belangrijke uitdaging en voor de ontwikkeling ervan moet er in steun voor de rijpaden voorzien worden. Bij gebrek aan middelen aarzelen sommige spelers niet om oude dieselloks weer op de rails te zetten, wat onzin is. Bovendien bevoordeelt de economische conjunctuur het wegvervoer, daar het spoor door de herhaalde prijsstijgingen minder concurrentieel is.

De steun komt er een jaar na de aankondiging ervan, waardoor de spoorweggebruikers gedwongen worden deze steun aan hun klanten voor te schieten. In de huidige context volstaat die steun niet. Die wordt volledig door de energie-inflatie opgeslokt.

Overweegt u de spoorwegsector een specifieke steun toe te kennen om de inflatie van de energieprijs op te vangen? Hoe verklaart u de vertraging bij de toekenning ervan?

Er zijn ook te weinig bestuurders voor het vrachtvervoer per spoor, omdat het beroep onvoldoende aantrekkelijk is en er geen geschikte opleiding aangeboden wordt. De NMBS organiseert immers geen interne opleidingen meer voor het vrachtvervoer.

Zijn er andere oorzaken voor dat personeeltekort? Wordt er overwogen om bij de NMBS opnieuw een specifieke opleiding voor het goederenvervoer te organiseren?

Internationale samenwerking voor vrachtvervoer is perfect mogelijk. Tijdens de coronacrisis zetten Frankrijk en België een samenwerking op aan de hand van een eenvoudig Excelbestand. De sector zet tegenwoordig vooral in op opleggers van het type P400. Die zijn optimaal voor intermodaal vrachtvervoer. Volgens deskundigen kan het volume van het vrachtvervoer per spoor verdubbeld worden. De tunnels tussen Metz en Straatsburg zijn echter te smal voor de P400-trailers, waardoor de treinen moeten omrijden of er gekozen moet worden voor wegvervoer.

In welke mate wordt er samengewerkt met buurlanden voor het vrachtvervoer per spoor? Hoe bevordert u samen met uw ambtgenoten het goederenvervoer per spoor? Welke oplossingen zijn er mogelijk voor het gebrek aan internationaal overleg en voor de problemen met de omvang van de P400-opleggers?

03.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Het antwoord op uw vragen is te vinden in het actieplan

Il s'agit d'actions à implémenter avec les acteurs économiques et ferroviaires pour doubler le volume de marchandises transportées par le rail.

Pour la réduction de la redevance d'utilisation d'infrastructure ferroviaire votée par le Parlement, nous attendons la décision de la Commission européenne sur la conformité du subside aux règles de concurrence.

Je soutiens le besoin de flexibilité quant aux aides d'État pour réduire le délai entre la publication d'une loi sur le soutien à un secteur et son entrée en vigueur.

Le plan marchandises développe la notion de catalogue sillons, soit la réservation en amont de capacités pour les besoins de transport de marchandises. Ainsi les entreprises ferroviaires seront garanties de disposer d'un sillon en les commandant lors du contrat avec le client. Cela figurera dans le tout prochain contrat de performance entre l'État et Infrabel.

Le plan prévoit de créer une filière indépendante de formation de conducteurs. Je collaborerai avec les Régions compétentes en la matière.

La SNCB est reconnue comme centre dont les formations de conducteurs sont ouvertes à toutes les entreprises du rail actives en Belgique.

Infrabel dispose d'une académie qui pourrait soutenir une telle initiative et une entreprise privée m'a présenté un projet d'école indépendante de formation que je soutiens aussi.

Enfin, j'ai financé la traduction française d'un ouvrage en néerlandais sur le transport ferroviaire de marchandises.

Quant à la coopération internationale dans le fret, le Conseil Transport de lundi a adopté l'inclusion du gabarit P400 dans la révision des réseaux trans-européens de transport. Ceci conduira à élargir les tunnels pour éviter des déviations des convois.

voor het goederenvervoer. Het betreft acties die samen met de economische stakeholders en de spoorwegbedrijven uitgevoerd moeten worden om het volume van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen.

Wat de door het Parlement goedgekeurde vermindering van de vergoeding voor het gebruik van de spoorinfrastructuur betreft, wachten we op de beslissing van de Europese Commissie inzake de conformiteit van de subsidie met de mededingingsregels.

Ik steun de nood aan flexibiliteit op het vlak van staatssteun, teneinde de termijn tussen de publicatie van een wet betreffende de aan een sector verleende steun en de inwerkingtreding van die wet in te korten.

In het actieplan voor het goederenvervoer wordt het begrip rijpadcatalogus ontwikkeld, op basis waarvan men op voorhand capaciteit kan reserveren voor de noden van het goederenvervoer. Spoorwegbedrijven zullen een rijpad kunnen bestellen op het moment dat ze het contract met de klant sluiten en op die manier de garantie hebben dat ze over dat rijpad kunnen beschikken. Dat zal ook zo vermeld worden in het performantiecontract dat zeer binnenkort tussen de Staat en Infrabel gesloten zal worden.

Het plan voorziet in de oprichting van een onafhankelijk traject voor de opleiding van treinbestuurders. Ik zal hiervoor met de bevoegde gewesten samenwerken.

De NMBS geniet reeds erkenning als een opleidingscentrum voor treinbestuurders, dat openstaat voor alle spoorwegbedrijven die in België actief zijn.

Infrabel Academy zou een dergelijk initiatief kunnen ondersteunen en een privébedrijf heeft me een project voor een onafhankelijke opleidingsschool voorgesteld waar ik ook achter sta.

Ten slotte heb ik de Franse vertaling van een Nederlands boek over het goederenvervoer per spoor gefinancierd.

Wat de internationale samenwerking inzake het goederenvervoer betreft, heeft de Raad Vervoer maandag beslist het P400-profiel op te nemen in de herziening van de trans-Europese vervoersnetwerken. Daartoe zullen de tunnels verbreed moeten worden om te voorkomen dat er goederentreinen moeten worden omgeleid.

Je continuerai à agir à l'échelon européen pour supprimer les entraves au transport ferroviaire international et renforcer l'interopérabilité. Ceci diminuera le nombre de camions et les émissions de CO₂.

03.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Vos réponses vont dans le bon sens, celui de doubler le fret sur nos rails mais il doit être possible au-delà de la petite Belgique.

Pour la formation, il est important de coopérer avec la Région wallonne, avec nos voisins et avec l'Europe.

Je regrette que la SNCB n'assure plus la formation, essentielle, de conducteurs du fret car elle est la plus à même de l'organiser.

Je me réjouis de l'uniformisation des gabarits, dont le P400.

C'est le moment de soutenir ardemment le secteur quand la Région wallonne a investi dans ses infrastructures dont le Terminal Container Athus (TCA).

L'incident est clos.

04 Question de Albert Vicaire à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "L'offre limitée de véhicules électriques V2G" (55029745C)

04.01 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): Actuellement, seul Nissan met sur le marché belge des véhicules électriques "vehicle-to-grid" (V2G), capables de remettre de l'électricité sur le réseau en cas de besoin. Chaque propriétaire d'un tel véhicule peut se servir de la batterie de sa voiture pour alimenter en électricité son habitation et, à l'avenir, le réseau électrique. Le soutien et la promotion des véhicules V2G s'imposent afin de réussir la transition énergétique.

Qu'entend mettre en place votre gouvernement pour augmenter l'offre de véhicules V2G? Qu'en est-il au niveau européen, notamment au regard de la présidence belge en 2024?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): La technologie V2G est en effet prometteuse et contribuera à équilibrer l'offre et la demande d'électricité sur le réseau.

Ik zal op Europees niveau blijven ijveren voor het wegwerken van de belemmeringen voor het internationaal spoorvervoer en voor de versterking van de interoperabiliteit. Zo kunnen we het aantal vrachtwagens en de CO₂-uitstoot beperken.

03.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Uw antwoorden zijn een stap in de goede richting, namelijk de verdubbeling van het goederentransport per spoor, maar dat moet mogelijk worden over de grenzen van ons kleine land heen.

Wat de opleiding betreft, is het belangrijk om samen te werken met het Waals Gewest, onze buurlanden en Europa.

Ik betreur dat de NMBS niet langer instaat voor de cruciale opleiding van bestuurders van goederentreinen, want zij kan ze het best organiseren.

Ik ben blij dat de afmetingen van de opleggers, waaronder de P400, geïnformeerd worden.

Nu het Waals Gewest geïnvesteerd heeft in de infrastructuur, onder meer in de Terminal Container Athus (TCA), is het ogenblik aangebroken om de sector heel goed te ondersteunen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Albert Vicaire aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "Het beperkte aanbod van elektrische voertuigen met V2G-functie" (55029745C)

04.01 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): Momenteel brengt alleen Nissan elektrische voertuigen van het type *vehicle-to-grid* (V2G) op de Belgische markt. Dat zijn voertuigen die elektriciteit op het net kunnen injecteren als dat noodzakelijk is. Iedereen die een dergelijke wagen heeft, kan de batterij ervan gebruiken om zijn woning, en op termijn het elektriciteitsnet, te voorzien van stroom. We moeten de productie van zulke voertuigen promoten en ondersteunen om de energietransitie te doen slagen.

Wat doet de regering om ervoor te zorgen dat het aanbod van V2G-voertuigen wordt uitgebred? Wat gebeurt er op dat vlak op Europees niveau? Plant België acties wanneer in het kader van het Belgische EU-voorzitterschap in 2024?

04.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De V2G-technologie is inderdaad veelbelovend en zal ertoe bijdragen vraag en aanbod op het elektriciteitsnet beter op elkaar af te stemmen.

S'il existe déjà des normes internationales favorisant le développement de technologies permettant la charge bidirectionnelle, l'intégration de telles innovations n'est pas encore contraignante pour les constructeurs. Il faut donc faire évoluer le cadre européen.

À terme, il serait pertinent de rendre ces nouvelles exigences obligatoires, mais les réseaux électrique et des bornes de recharge doivent être adaptés en conséquence. Mes collègues des Régions sont compétents en la matière.

Des incitants fiscaux visant à favoriser l'achat de véhicules disposant de la technologie V2G n'ont pas encore été décidés. Les ministres régionaux sont également compétents pour la fiscalité automobile.

Enfin, l'électrification du parc automobile est une condition nécessaire pour réussir la transition écologique, mais elle ne sera certainement pas suffisante. Nous devons revoir nos habitudes de mobilité en réduisant la demande de déplacements, en réorientant notre mobilité vers les modes de déplacement les plus écologiques et en améliorant nos modes de déplacement actuels.

04.03 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): La voiture électrique n'est effectivement pas la solution à tous les problèmes.

Seul le Japon a mis en place ce système, et ce à une vitesse record alors que le pays manquait d'électricité à la suite de la catastrophe de Fukushima. Il s'agit donc d'une question de volonté.

L'incident est clos.

05 Question de Albert Vicaire à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "Le transport de marchandises compromis sur le Rhin" (55029746C)

05.01 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): Cette question date de la canicule de l'été passé, lorsque dans l'ouest de l'Allemagne, le manque d'eau dû au pic de chaleur a rendu le Rhin difficilement navigable.

Qu'en est-il de la perspective d'un arrêt du trafic en Belgique? Quel a été l'impact pour notre pays de ce problème de transport en Allemagne? L'état inquiétant du Rhin pendant les vagues de chaleur fait-il l'objet d'une attention particulière au niveau européen?

Er bestaan al internationale normen ter bevordering van technologieën die bidirectioneel laden mogelijk maken, maar constructeurs zijn niet verplicht om die innovatieve technologie toe te passen. De Europese regelgeving moet dus aangepast worden.

Het zou nuttig zijn om die nieuwe technologie op termijn te verplichten, maar dan moeten de elektriciteitsnetten en de laadpalen ook aangepast worden. Daarvoor zijn mijn ambtgenoten bij de gewesten bevoegd.

Er werd nog geen beslissing genomen over de toekenning van fiscale incentives om de aankoop van voertuigen met V2G-technologie aan te moedigen. De gewestministers zijn ook bevoegd voor de autofiscaliteit.

Ten slotte is de elektrificatie van het wagenpark een noodzakelijke voorwaarde voor een succesvolle ecologische transitie, maar ze zal zeker niet volstaan. We moeten onze mobiliteitsgewoonten herdenken door de vraag naar verplaatsingen te verminderen, onze mobiliteit naar de meest milieuvriendelijke vervoerswijzen te heroriënteren en onze huidige verplaatsingswijzen te verbeteren.

04.03 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): Elektrische voertuigen zijn inderdaad niet de oplossing voor alle problemen.

Alleen Japan heeft dat systeem ingevoerd, en wel in een recordtempo terwijl het land na de ramp in Fukushima met een stroomtekort kampte. Het is dus een kwestie van willen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van Albert Vicaire aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "De ernstige problemen met het goederenvervoer via de binnenvaart over de Rijn" (55029746C)

05.01 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): Deze vraag werd opgesteld tijdens de hittegolf van afgelopen zomer. Door de hitte in het westen van Duitsland stond het water in de Rijn toen zo laag dat hij moeilijk bevaarbaar was.

Hoe waarschijnlijk is het dat het binnenvaartverkeer in België stilvalt? Wat waren de gevolgen van de problemen in Duitsland voor België? Is er specifiek Europees toezicht op de onrustwekkende toestand van de Rijn tijdens hittegolven?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Cette question permet de mettre en lumière les effets du réchauffement climatique sur la mobilité et les activités économiques.

Concernant le Rhin, la situation est suivie depuis quelques années au niveau international, notamment au sein de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Il s'agit d'une organisation internationale regroupant cinq pays: les Pays-Bas, la France, l'Allemagne, la Suisse et la Belgique.

La CCNR suit de près l'impact économique du faible niveau du Rhin et ses conséquences sur les infrastructures tout en cherchant des améliorations possibles, bien qu'il appartienne en définitive au gestionnaire de la voie navigable – les Régions – de prendre des mesures efficaces.

J'ai chargé les représentants du SPF Mobilité au sein de la délégation belge de la CCNR d'apporter toutes les solutions qu'ils peuvent.

Avec mes homologues allemand et hollandais, je cherche à renforcer les connexions ferroviaires de marchandises entre nos trois pays. Notamment en raison des effets du dérèglement climatique sur le niveau du Rhin, nous avons intérêt à anticiper les problèmes et à trouver des solutions ferroviaires alternatives.

05.03 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): Effectivement, le réchauffement climatique a des effets dans tous les domaines économiques, qu'il s'agisse des transports avec la baisse du niveau de l'eau, sachant que le Rhin est un axe économique important, ou de la production d'énergie puisque des centrales nucléaires ont dû être ralenties en France. Vos mesures d'anticipation sont nécessaires pour la bonne gestion du pays.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'accessibilité de la gare de Lierde" (55029870C)
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare provisoire de Lierde" (55029885C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité dans la gare de Lierde et aux alentours" (55032476C)

05.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Deze vraag biedt me de gelegenheid om de gevolgen van de klimaatopwarming voor de mobiliteit en de economische activiteiten onder de aandacht te brengen.

De toestand van de Rijn wordt al enkele jaren internationaal gevolgd, onder meer door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Daar maken vijf landen deel van uit, namelijk Nederland, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland en België.

De CCR houdt nauw toezicht op de economische gevolgen van de lage waterstand van de Rijn en op de gevolgen voor de infrastructuur, en zoekt naar mogelijke verbeteringen, hoewel het uiteindelijk de beheerders van de waterwegen – de gewesten – toekomt om doeltreffende maatregelen te nemen.

Ik heb de vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit die behoren tot de Belgische delegatie in de CCR, de opdracht gegeven om alle mogelijke oplossingen aan te dragen die ze kunnen.

Samen met mijn Duitse en mijn Nederlandse ambtgenoot tracht ik de spoorverbindingen voor goederenvervoer tussen onze drie landen te versterken. Met name vanwege de gevolgen van de klimaatverstoring op de waterstand van de Rijn hebben we er belang bij om op de problemen te anticiperen en alternatieve oplossingen te vinden via het spoor.

05.03 Albert Vicaire (Ecolo-Groen): De klimaatopwarming heeft inderdaad gevolgen in alle economische domeinen, of het nu gaat over transport met de daling van het waterpeil, in de wetenschap dat de Rijn een belangrijke economische verbinding is, of de energieproductie, aangezien sommige kerncentrales in Frankrijk op een lager pitje moesten draaien. Uw anticiperende maatregelen zijn noodzakelijk voor het goede beheer van het land.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toegankelijkheid van het station van Lier" (55029870C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tijdelijke stationsgebouw in Lier" (55029885C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid in en rond het station van Lier" (55032476C)

06.01 Bert Wollants (N-VA): Les groupes politiques communs de Lierre ont écrit au ministre au sujet de l'accessibilité difficile de la gare de Lierre et de la rénovation du bâtiment de la gare. Le ministre a qualifié la gare de Lierre de priorité politique absolue, mais en attendant, la SNCB signale que ce dossier ne sera pas traité avant 2033. Certaines sources au sein de la SNCB parlent même de 2040. Une gare provisoire serait prévue et fin 2022 – début 2023, l'étude et la demande de permis de bâtir seraient déposés.

Ce calendrier est-il exact? Le ministre peut-il en dire plus sur l'emplacement de la gare temporaire et le calendrier?

06.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La gare de Lierre a besoin d'être rénovée d'urgence. Le soir, les voyageurs ne s'y sentent pas en sécurité car l'endroit n'est pas bien éclairé.

Durant les travaux de rénovation, comment pouvons-nous faire en sorte que les voyageurs se sentent en sécurité lorsqu'ils attendent leur train? Quand les voyageurs peuvent-ils espérer une amélioration? Quels sont les problèmes auxquels on peut déjà remédier en attendant la rénovation complète? Quelles améliorations générales la SNCB apportera-t-elle à l'aménagement de ses gares afin d'améliorer la sécurité?

06.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les gares qui ne sont pas parfaitement accessibles sont une partie de l'héritage que mes prédécesseurs m'ont laissé il y a deux ans. Je souhaite améliorer la situation grâce au refinancement du rail.

Actuellement, plus de 150 gares doivent encore toujours être rénovées. Dans le cadre des discussions entre la SNCB, Infrabel et la ville de Lierre sur le réaménagement des alentours de la gare de part et d'autre des voies, plusieurs pistes de réflexion sont explorées. L'emplacement du bâtiment temporaire de la gare est lié à ces pistes. Selon la SNCB, bien que le choix de l'emplacement se concrétise, aucun lieu définitif n'a été trouvé. La SNCB continuera à impliquer la ville de Lierre dans cette recherche. Des travaux auront effectivement lieu à Lierre en 2023-2032, mais l'ampleur de ces travaux n'est pas claire à l'heure actuelle. Il n'est pas encore possible d'avancer des engagements concrets concernant le calendrier. Ce dossier fait l'objet d'une attention particulière de ma part, compte tenu de la valeur historique de la gare, mais il faut pour cela disposer des moyens nécessaires, ce que M. Roggeman, collègue de groupe de

06.01 Bert Wollants (N-VA): De gezamenlijke politieke fracties van Lier hebben de minister aangeschreven over de problematische toegankelijkheid van het station van Lier en de renovatie van het stationsgebouw. De minister heeft het station van Lier een absolute beleidsprioriteit genoemd, maar intussen meldt de NMBS dat dit dossier ten vroegste in 2033 aan bod komt. Sommige bronnen binnen de NMBS spreken zelfs van 2040. Er zou een tijdelijk stationsgebouw komen en eind 2022, begin 2023 zou daarvoor de studie- en bouwaanvraag worden ingediend.

Klopt die timing? Kan de minister meer kwijt over de locatie en de timing van het project voor het tijdelijke stationsgebouw?

06.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het station van Lier is dringend toe aan vernieuwing. Men voelt er zich 's avonds onveilig omdat het niet goed is verlicht.

Hoe kunnen we er tijdens de renovatie voor zorgen dat mensen een veilig gevoel krijgen als ze er moeten wachten? Wanneer mogen de reizigers verbetering verwachten? Aan welke pijnpunten kunnen in afwachting van een grondige renovatie nu al worden verholpen? Hoe zal de NMBS de inrichting van haar stations in het algemeen verbeteren ter verhoging van de veiligheid?

06.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Stations die niet perfect toegankelijk zijn zijn een deel van de erfenis die ik twee jaar geleden heb gekregen. Dat wil ik veranderen met de herfinanciering van het spoor.

Op dit moment moeten er nog steeds meer dan 150 stations worden vernieuwd. In de gesprekken tussen de NMBS, Infrabel en de stad Lier over de herinrichting van de stationsomgeving aan beide zijden van de sporen worden verschillende denksporen onderzocht. De locatie voor het tijdelijke stationsgebouw is daaraan gekoppeld. Volgens de NMBS wordt dat wel concreter, maar is er nog geen definitieve locatie. De NMBS zal de stad Lier blijven betrekken bij die zoektocht. Er zullen effectief werken plaatsvinden in Lier in 2023-2032, maar de omvang van deze werken is momenteel nog niet duidelijk. Concrete engagementen inzake timing zijn nog niet mogelijk. Dit dossier geniet mijn bijzondere aandacht, gezien de historische waarde van het station, maar een en ander vergt nu eenmaal de nodige middelen, iets wat de heer Roggeman, fractiegenoot van de heer Wollants, nog al eens durft bestrijden.

M. Wollants, ne craint pas de contester.

La sécurité dans les gares, en particulier celle des voyageuses, constituera un chapitre important du futur contrat de service public avec la SNCB.

06.04 Bert Wollants (N-VA): Le ministre a vite fait de se débarrasser du problème. Il a opté pour une longue période d'inaccessibilité de la gare de Lierre. Les conditions y seront déplorables pour les moins valides. En ce qui concerne le bâtiment temporaire de la gare, il déclare que la SNCB recherche des solutions avec la ville de Lierre. Toutefois, la SNCB nous répond qu'il est prématuré de chercher des solutions. C'est au ministre lui-même de se pencher sur le dossier et de s'atteler à la tâche.

06.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Hier, nous avons rendu visite à la SNCB, qui nous a fourni des informations sur sa culture de la sécurité. La sécurité est pour elle une priorité absolue. À cette fin, il est important que les gares soient davantage intégrées dans le tissu local. La place de la gare de Lierre n'est toutefois pas l'endroit le plus agréable au monde. Il convient de coopérer davantage avec les pouvoirs locaux dans ce domaine. En outre, le numéro d'urgence doit être affiché partout dans la gare de Lierre. À l'instar de Bruxelles, on pourrait peut-être également faire appel à des artistes afin d'embellir les quais et les gares. Il faut également accorder plus d'attention à l'occupation des espaces vides.

06.06 Bert Wollants (N-VA): Je tiens à signaler à Mme Buyst que la place de la gare de Lierre appartient entièrement à la SNCB. Nous avons déjà demandé à plusieurs reprises à la SNCB de s'engager dans ce processus, parce que nous avons élaboré un *masterplan* pour cette place. La SNCB ne souhaite cependant pas débloquer les fonds nécessaires pour l'instant.

06.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La SNCB a indiqué hier que cela doit se faire en concertation. Je demande donc de maintenir le dialogue.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- Karin Jiroflée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Tirlemont" (55029845C)
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La décrépitude de la gare de Tirlemont" (55032594C)

De veiligheid in de stations, in het bijzonder die van de reizigers, wordt een belangrijk hoofdstuk in het toekomstig contract van openbare dienst met de NMBS.

06.04 Bert Wollants (N-VA): De minister maakt er zich wel behoorlijk gemakkelijk van af. Zijn keuze is dat het station van Lier nog lange tijd niet toegankelijk wordt gemaakt. Mindervaliden komen er in erbarmelijke omstandigheden terecht. Met betrekking tot het tijdelijke stationsgebouw verklaart hij dat de NMBS samen met de stad Lier naar oplossingen zoekt. Ons antwoordt de NMBS evenwel dat het nog te vroeg is om oplossingen te zoeken. De minister moet zelf het dossier aanpakken en aan de slag gaan.

06.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): We zijn gisteren op bezoek geweest bij de NMBS, die ons informatie bezorgde over haar veiligheidscultuur. Dit is een topprioriteit van de NMBS. Daartoe is het belangrijk dat de stations meer worden opgenomen in het lokale weefsel. Het stationsplein van Lier is nu echter niet de leukste plaats. Er moet op dat vlak veel meer worden samengewerkt met de lokale besturen. Ook moet in het station van Lier het noodnummer overal uithangen. Misschien kan men ook, net in Brussel, kunstenaars inschakelen om perrons en stations te verfraaien. Ook het invullen van lege ruimten moet meer aandacht krijgen.

06.06 Bert Wollants (N-VA): Ik wil mevrouw Buyst meegeven dat het stationsplein van Lier helemaal eigendom is van de NMBS. Wij hebben de NMBS al meermaals gevraagd om mee te gaan in het traject, omdat wij een masterplan hebben gemaakt voor dat stationsplein. Maar de NMBS wil daar momenteel geen geld voor vrijmaken.

06.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De NMBS heeft gisteren aangegeven dat een en ander in samenspraak gebeurt. Ik vraag dus om de dialoog open te houden.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- Karin Jiroflée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station van Tienen" (55029845C)
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verloederde toestand van het station van Tienen" (55032594C)

07.01 Karin Jiroflée (Vooruit): La gare de Tirlemont se trouve dans un état de délabrement avancé depuis longtemps déjà.

Quel sera le budget dégagé pour sa rénovation? Sur quels exercices ce budget sera-t-il comptabilisé? Pourquoi les voies 2 et 3, qui sont inutilisées, sont-elles moins bien entretenues? Ce manque d'entretien contribue grandement à l'atmosphère de délabrement, qui fait fuir les voyageurs.

07.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): Le délabrement de la gare de Tirlemont est une cause d'exaspération permanente pour la ville depuis des années.

Le ministre est-il au courant qu'au mois de novembre, une fenêtre de la gare s'est effondrée? Depuis lors, la SNCB s'est-elle déjà concertée avec la ville de Tirlemont pour discuter de ces problèmes? Où en est la délivrance du permis d'environnement nécessaire à la rénovation? Les travaux auraient dû débuter en juin 2022. Pourquoi ont-ils été reportés? Êtes-vous en mesure de garantir que les travaux débuteront bien en 2023? Quel est le coût estimé de ces travaux de rénovation et en quoi consistent-ils?

07.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La gare fait l'objet de concertations régulières entre la SNCB et la ville de Tirlemont. Lors de ces concertations, la SNCB fournit notamment des précisions sur les travaux à réaliser. Une nouvelle concertation est prévue le 16 décembre 2022. Il n'y a aucun risque en ce qui concerne la stabilité du bâtiment de la gare. Grâce au périmètre de sécurité, les voyageurs ne courent aucun danger. Les quais centraux 2 et 3 ne sont plus utilisés pour le moment et ne sont donc plus accessibles aux clients.

La SNCB a plusieurs projets en chantier pour la gare de Tirlemont. Comme pour les autres gares, le calendrier de ces projets et la forme qu'ils prendront dépendent du plan d'investissement pluriannuel, actuellement en discussion, ainsi que des budgets dégagés à cet effet. J'espère que nous serons fixés le 23 décembre 2022.

Pour les travaux aux quais et le tunnel souterrain, le permis d'environnement a été délivré. La procédure d'appel d'offres est en cours d'approbation et la SNCB prévoit que le marché pourra encore être attribué à la fin de l'année. Les travaux pourront alors débuter en 2023 en fonction des mises hors

07.01 Karin Jiroflée (Vooruit): Het station van Tienen ligt er al een hele tijd bijzonder verloederd bij.

Welk budget wordt uitgetrokken voor de renovatie? Op welke jaren is dat budget ingeschreven? Waarom worden de ongebruikte sporen 2 en 3 minder onderhouden? Dat gebrek aan onderhoud draagt enorm bij aan de sfeer van verloedering waardoor reizigers ook afhaken.

07.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): Het verloederde stationsgebouw is de stad Tienen al jaren een doorn in het oog.

Weet de minister dat er in november een glasraam uit het stationsgebouw naar beneden is gevallen? Heeft de NMBS intussen al overlegd met de stad Tienen om de problemen te bespreken? Hoe staat het met de omgevingsvergunning voor de renovatie? De werkzaamheden moesten in juni 2022 starten. Waarom werden ze uitgesteld? Is er een garantie dat de startdatum in 2023 wel kan gehaald worden? Op hoeveel worden de kosten geraamd? Wat zal er allemaal gebeuren bij de renovatie?

07.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS en de stad Tienen overleggen geregeld over het station. De NMBS geeft daarbij onder meer toelichting bij de werkzaamheden. Ook op 16 december 2022 is een overleg gepland. Op het vlak van de stabiliteit van het stationsgebouw is er geen risico. Door de veiligheidsperimeter is er geen risico voor de reizigers. Eilandperron 2 en 3 wordt momenteel niet meer gebruikt en is dus niet meer toegankelijk voor de klanten.

De NMBS heeft verschillende projecten op stapel voor het station van Tienen. De timing en de vorm zijn, zoals voor andere stations, die van het meerjareninvesteringsplan, dat momenteel wordt besproken, en van de budgetten die ervoor worden uitgetrokken. Ik hoop dat wij ter zake op 23 december 2022 kunnen landen.

Voor de werkzaamheden aan de perrons en de onderdoorgang werd de omgevingsvergunning afgeleverd. Het aanbestedingsdossier ligt ter goedkeuring voor en de NMBS verwacht dat de werkzaamheden nog eind dit jaar kunnen worden aanbesteed. Zij zullen dan kunnen starten in 2023

service disponibles des voies et s'échelonneront jusqu'en 2026.

Un nouveau projet pour la rénovation est actuellement en cours de développement. La SNCB entend lancer l'adjudication au début de 2023. Le début des travaux est prévu pour l'automne 2023 jusqu'à la mi-2025.

Les zones accessibles sont entretenues par la SNCB, de manière tant préventive que réactive. J'ai demandé au service compétent de fournir un effort supplémentaire.

Les zones actuellement moins attrayantes à l'arrière du parking de la gare seront supprimées lors de la rénovation du quai en îlot 2-3. Les quais 1 et 4 ont déjà été entièrement rénovés et réceptionnés au début de cette année.

Lorsque les travaux de construction du bâtiment de la gare commenceront, un bâtiment de gare temporaire sera prévu.

L'incident est clos.

08 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le trafic ferroviaire sur l'axe Mol-Lommel-Overpelt" (55029917C)

08.01 **Wouter Raskin (N-VA):** Le 26 août 2022, sur l'axe Mol-Lommel-Overpelt, un train en provenance de Mol s'est arrêté à 100 mètres du point d'arrêt à Lommel. Il n'a ensuite plus poursuivi son trajet vers Lommel mais est reparti en direction de Lommel.

Le ministre peut-il confirmer que cet incident a eu lieu? Peut-il en décrire les circonstances? Quelle assistance la SNCB a-t-elle proposée aux voyageurs? Les perturbations sont-elles plus fréquentes qu'habituellement sur l'axe ferroviaire concerné? Comment cela s'explique-t-il? Quelles mesures prendra-t-on pour que de tels incidents ne se reproduisent plus?

08.02 **Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** À la date du 26 septembre 2022, le service clientèle de la SNCB n'avait encore reçu aucune réaction à l'incident qui se serait produit le 26 août. M. Raskin peut-il fournir des informations complémentaires à la SNCB?

08.03 **Wouter Raskin (N-VA):** Je déposerai une question écrite contenant des explications et demandant une réponse plus concrète.

L'incident est clos.

via de beschikbare buitendienststellingen van de sporen en zullen gefaseerd verlopen tot 2026.

Er wordt momenteel een nieuw ontwerp voor de renovatie opgemaakt. De NMBS wil begin 2023 de aanbesteding lanceren. De start van de werkzaamheden is gepland voor het najaar van 2023 tot midden 2025.

De toegankelijke zones worden onderhouden door de NMBS, zowel preventief als reactief. Ik heb de bevoegde dienst gevraagd om een bijkomende inspanning te leveren.

De momenteel minder fraaie zones aan de achterzijde van de stationsparking zullen worden weggewerkt wanneer het eilandperron 2-3 wordt vernieuwd. De perrons 1 en 4 werden reeds grondig vernieuwd en werden begin dit jaar opgeleverd.

Bij de aanvang van de werkzaamheden aan het stationsgebouw zal worden voorzien in een tijdelijk stationsgebouw.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinverkeer op de as Mol-Lommel-Overpelt" (55029917C)

08.01 **Wouter Raskin (N-VA):** Op de as Mol-Lommel-Overpelt kwam op 26 augustus 2022 een trein vanuit Mol tot stilstand op 100 meter van de stopplaats in Lommel. Vervolgens reed de trein niet verder door naar Lommel, maar keerde hij terug naar Mol.

Kan de minister bevestigen dat het incident heeft plaatsgevonden? Kan hij de omstandigheden schetsen? Hoe heeft de NMBS de reizigers bijgestaan? Krijgt de bewuste spooras wel vaker dan normaal te maken met storingen? Hoe komt dat? Hoe zullen soortgelijke incidenten in de toekomst worden vermeden?

08.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** De klantendienst had tot 26 september 2022 nog geen enkele reactie ontvangen over het incident dat zich op 26 augustus zou hebben voorgedaan. Kan de heer Raskin hierover meer info bezorgen aan de NMBS?

08.03 **Wouter Raskin (N-VA):** Ik zal met een schriftelijke vraag meer duiding geven en een concreter antwoord vragen.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le baromètre de la sécurité routière" (55029937C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La publication de Vias sur les blessés de la route hospitalisés" (55030587C)

09.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Selon le baromètre de la sécurité routière de l'institut Vias, le nombre de tués sur les routes est revenu au même niveau qu'avant la crise du coronavirus. Il n'y a plus eu de baisse structurelle au cours des cinq dernières années. C'est dans ce cadre que Vias plaide pour l'instauration du permis de conduire à points.

Quelle est la réaction du ministre? Où en est le permis de conduire à points?

09.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Les chiffres du dernier baromètre de la sécurité routière de Vias sont inquiétants. Nous constatons une augmentation significative du nombre de victimes, particulièrement parmi les usagers actifs. La popularité croissante des modes de transport actifs, que nous devons continuer à soutenir, donne également lieu à un nombre élevé d'accidents n'impliquant pas de tiers.

Afin d'accroître la sécurité des usagers vulnérables, des modifications ont été récemment apportées au Code de la route, telles que le renforcement des règles relatives aux trottinettes électriques, grâce à une coopération avec les Régions et les communes.

L'opportunité d'une étude complémentaire sera étudiée prochainement, en collaboration avec Vias et le SPF Mobilité.

(En néerlandais) Tous les niveaux doivent coopérer afin de réduire de moitié le nombre de victimes d'accidents de la route d'ici 2030. Des initiatives sont en cours pour s'attaquer aux comportements à risque de manière plus cohérente et plus rigoureuse. La distraction au volant est une cause majeure d'accidents mortels. Une attention particulière doit également être accordée aux conducteurs qui commettent des infractions de manière répétée.

Le système de permis de conduire à points est étudié dans le contexte belge, en concertation avec

09 Samengevoegde vragen van

- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verkeersveiligheidsbarometer" (55029937C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie van Vias institute over het aantal gehospitaliseerde verkeersslachtoffers" (55030587C)

09.01 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Volgens de verkeersveiligheidsbarometer van Vias is het aantal verkeersdoden weer even hoog als voor corona. Er is de laatste vijf jaar geen enkele structurele daling meer. Vias koppelt dit aan een pleidooi voor de invoering van het rijbewijs met punten.

Wat is de reactie van de minister? Wat is de stand van zaken van het rijbewijs met punten?

09.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De cijfers van de jongste verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute zijn zorgwekkend. We stellen een significante stijging van het aantal verkeersslachtoffers vast, met name bij de actieve weggebruikers. De toenemende populariteit van actieve vervoersmodi, die wij moeten blijven ondersteunen, geeft ook aanleiding tot een hoog aantal ongevallen waarbij er geen derden betrokken zijn.

Om de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verhogen werd het verkeersreglement recent gewijzigd. Zo werden dankzij de samenwerking met de gewesten en de gemeenten de regels met betrekking tot elektrische steps aangescherpt.

Binnenkort zal er in samenwerking met Vias institute en de FOD Mobiliteit bekeken worden of het opportuun is om een aanvullende studie te laten uitvoeren.

(Nederlands) Alle niveaus moeten samenwerken om de halvering van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2030 te verwijzenlijken. Er lopen initiatieven om het risicogedrag consistent en strenger aan te pakken. Een grote doder is afleiding achter het stuur. Bijzondere aandacht moet ook gaan naar bestuurders die herhaaldelijk in de fout gaan.

Het systeem van een rijbewijs met punten wordt bestudeerd in de Belgische context, samen met de

les départements impliqués dans le contrôle et la répression. Avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur, j'ai soumis au gouvernement un premier projet de système de lutte contre la récidive. La concertation est en cours.

09.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Bon nombre d'autres pays européens font beaucoup mieux en termes de sécurité routière. J'espère que cette préoccupation, que le ministre partage avec moi, se reflétera dans la décision que le gouvernement prendra. Le permis de conduire à points figure dans l'accord de gouvernement et bénéficie du soutien inconditionnel de Vooruit.

L'incident est clos.

[10] Questions jointes de

- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les prévisions du Bureau fédéral du Plan concernant la répartition modale" (55029969C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de mobilité du MORA et ses conclusions sur le modal split et les émissions y afférentes" (55029970C)

10.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Selon les prévisions du Bureau fédéral du Plan, en 2040, la part du transport routier par rapport aux autres modes de transport représentera encore 77 %. Le rail et les voies navigables stagneront aux alentours de 11 %. Dès lors, entre 2019 et 2040, pratiquement rien ne changera. Quelle conclusion le ministre tire-t-il des prévisions du Bureau du Plan, en particulier en ce qui concerne la Vision Rail 2040?

MORA, le conseil consultatif stratégique en matière de mobilité et de travaux publics des autorités flamandes, estime également que le transport routier restera le principal mode de transport en 2040 et que le transfert modal ne peut pas être invoqué comme étant la solution principale aux problèmes de mobilité. Quelles conclusions le ministre tire-t-il du rapport de MORA sur la mobilité? A-t-il reçu des rapports similaires des autres régions?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En ce qui concerne l'étude du Bureau fédéral du Plan, je vous renvoie au débat d'actualité du 11 mai au sein de cette commission.

Les prévisions du Bureau fédéral du Plan et de MORA s'appuient sur une politique inchangée. Or, le gouvernement a récemment adopté la Vision Rail

departementen die betrokken zijn bij de handhaving en de bestrafing. Samen met de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken heb ik een eerste ontwerp van een systeem om recidive te bestrijden, aan de regering voorgelegd. Het overleg loopt.

09.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Een heel pak andere Europese landen doet het veel beter op het vlak van verkeersveiligheid. Ik hoop dat de ongerustheid, die de minister met mij deelt, zal blijken uit de beslissing die de regering zal nemen. Het rijbewijs met punten staat in het regeerakkoord en heeft de volle steun van Vooruit.

Het incident is gesloten.

[10] Samengevoegde vragen van

- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De prognose van het Planbureau inzake de modal split" (55029969C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het mobiliteitsverslag van de MORA en zijn conclusies over de modal split en de bijhorende uitstoot" (55029970C)

10.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Volgens de prognose van het Federaal Planbureau zal het aandeel van het wegvervoer in de modal split in 2040 nog 77 % bedragen. Het spoor en de binnenvaart stagneren rond 11 %. Tussen 2019 en 2040 zal er dus nauwelijks iets veranderen. Welke conclusie trekt de minister uit de prognose van het Planbureau, in het bijzonder voor de Spoorvisie 2040?

Ook volgens de MORA, de strategische adviesraad inzake Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid zal het wegvervoer ook in 2040 nog de belangrijkste transportmodus blijven en mag de modal shift niet als de grote oplossing voor de mobiliteitsproblematiek naar voren worden geschoven. Welke conclusies trekt de minister uit het mobiliteitsverslag van de MORA? Heeft hij soortgelijke verslagen ontvangen van de andere gewesten?

10.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Wat de studie van het Federaal Planbureau betreft, verwijst ik naar het actualiteitsdebat van 11 mei in deze commissie.

De prognoses van het Planbureau en van MORA zijn gebaseerd op een ongewijzigd beleid. Onlangs heeft de regering Spoorvisie 2040 aangenomen, die

2040, qui a pour objectif une part du rail de 15 % dans le transport des voyageurs et de 20 % dans le transport des marchandises.

Les contrats de service public et de performance avec les sociétés de chemins de fer seront signés cette année encore. J'ai reçu 2 milliards d'euros supplémentaires pour réaliser cette ambition. Grâce au plan d'action pour le transport des marchandises par rail, qui a été approuvé par le gouvernement en septembre, j'entends doubler la part du transport de marchandises par rail d'ici 2030. Ce plan comporte 26 actions concrètes.

10.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Ce que j'ai entendu hier lors du débat portuaire flamand à Anvers n'était guère encourageant pour la décarbonisation et pour le planning à l'horizon 2040. Cela nécessitera encore une longue concertation et plus de moyens.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le système de retrait de courses dans des gares de la SNCB" (55029973C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le service de retrait de fruits et légumes" (55030868C)

11.01 Frank Troosters (VB): À la suite d'un projet pilote réussi, la SNCB prévoit de lancer un système de retrait de courses dans plus de 50 gares.

Quels ont été les résultats du projet pilote? S'il existe un rapport d'évaluation, pouvons-nous le consulter? Comment les gares ont-elles été sélectionnées? Quel sera le coût de ce projet? Quelles sont précisément les marchandises concernées et comment la qualité sera-t-elle garantie? Le ministre estime-t-il que ce projet fait partie des missions essentielles d'un opérateur ferroviaire?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): J'ai l'ambition de faire des gares des lieux vivants et accueillants. Dans près de trois quarts des gares où la SNCB a fermé des guichets, on cherche à trouver une autre affectation pour les espaces libérés. En ce qui concerne l'autre quart des gares, des concertations sont en cours avec les communes. Je suis les évolutions sur la base des rapports de la SNCB.

Outre les locaux liés aux guichets fermés, la SNCB dispose d'une gamme variée de biens immobiliers, tant à la vente qu'à la location. Certains espaces

streeft naar een aandeel van 15 % in het personenvervoer per spoor en van 20 % voor het goederenvervoer per spoor.

De openbare dienst- en performantiecontracten met de spoorwegmaatschappijen worden nog dit jaar ondertekend. Ik heb 2 miljard euro extra gekregen om deze ambitie te verwezenlijken. Met het actieplan rond goederenvervoer per spoor, dat de regering in september heeft goedgekeurd, wil ik het goederenvervoer per spoor tegen 2030 verdubbelen. Het plan bevat 26 concrete acties.

10.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Wat ik gisteren tijdens het Vlaams Havendebat in Antwerpen heb gehoord was niet erg bemoedigend voor de decarbonisering en de planning richting 2040. Er zal nog veel overleg nodig zijn en ook meer middelen.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het ophaalsysteem voor boodschappen in NMBS-stations" (55029973C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afhaaldienst voor groenten en fruit" (55030868C)

11.01 Frank Troosters (VB): Na een succesvol proefproject wil de NMBS in meer dan 50 stations een afhaalsysteem voor boodschappen opstarten.

Wat waren de resultaten van het proefproject? Als er een evaluatierapport is, kunnen we dat dan inkijken? Hoe werden de stations geselecteerd? Hoeveel zal dit kosten? Om welke goederen gaat het precies en hoe wordt de kwaliteit gegarandeerd? Is de minister van oordeel dat dit project tot de kerntaken van een spooroperator behoort?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Mijn ambitie is om van stations levendige en uitnodigende plaatsen te maken. In bijna driekwart van de stations waar de NMBS loketten gesloten heeft, wordt er een invulling voor de vrijgekomen ruimte gezocht. In het andere kwart wordt met de gemeenten overlegd. Ik volg de evoluties op basis van rapporten van de NMBS op.

Naast de gesloten loketten beschikt de NMBS over een divers aanbod aan vastgoed, zowel te koop als te huur. Sommige ruimtes zijn geschikt voor

convient aux entreprises commerciales, aux camions de restauration ou aux stands éphémères. Ils peuvent également servir d'endroit pour organiser des événements ou des actions commerciales.

Les points de collecte de produits locaux en circuit court sont l'un des derniers projets de la SNCB. Les gares ont été sélectionnées en fonction de leur type et de la faisabilité technique et opérationnelle de l'activité. La SNCB n'investit ni n'exploite rien; elle ne fait que mettre à disposition un espace. L'appel à candidatures est clôturé et la SNCB analyse les candidatures et les compare entre elles s'il y en a plusieurs par site. Lorsque ce travail sera finalisé, une communication suivra.

Nous voulons transformer les gares pour en faire en quelque sorte des espaces de vie et y développer des activités socialement utiles. En ouvrant les espaces aux produits locaux, nous soutenons l'économie locale et prenons une initiative en faveur de l'environnement et des voyageurs.

11.03 Frank Troosters (VB): Je note que la SNCB elle-même ne fera aucun investissement et ne communiquera pas tant que tout le travail ne sera pas finalisé. Je n'ai pas reçu de réponses à nombre de mes questions. Je trouve le concept assez étrange. L'achat d'un billet de train devient de plus en plus difficile dans une gare, mais nous pourrons bientôt y acheter des salsifis et des bananes avant de rentrer à la maison.

L'incident est clos.

12 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire 15" (55030009C)

12.01 Frank Troosters (VB): Cette question date déjà de la mi-septembre 2022, lorsque j'ai demandé un état des lieux des travaux d'électrification sur la ligne ferroviaire 15 entre Hasselt et Mol. Où en est ce dossier?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les travaux d'électrification sur la ligne 15 se déroulent comme prévu. Cependant, les travaux de surélévation des ponts ont été retardés. Le contexte économique entraîne également des retards dans les livraisons. On examine s'il est réaliste de terminer les travaux d'ici à la fin de l'année 2022. Le budget estimé devrait suffire.

L'incident est clos.

13 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges

handelszaken, foodtrucks of tijdelijke standen. Het kunnen ook locaties zijn voor evenementen of commerciële acties.

Afhaalpunt korte keten is een van de nieuwste projecten van de NMBS. De stations werden uitgekozen volgens het type en op basis van de technische en operationele haalbaarheid van de activiteit. De NMBS investeert niet en baat ook niets uit, ze stelt alleen een ruimte ter beschikking. De kandidatuurstelling is afgesloten en de NMBS analyseert de kandidaturen en vergelijkt ze als er meerdere zijn per locatie. Als het rond is, volgt de communicatie.

We willen van de stations meer een soort leefruimte maken en er sociaal nuttige activiteiten ontpllooien. Door ruimte ter beschikking te stellen voor lokale producten, ondersteunen we de lokale economie en doen we iets goeds voor het milieu en de reizigers.

11.03 Frank Troosters (VB): Ik noteer dat de NMBS zelf niet zal investeren en pas zal communiceren als alles afferond is. Ik heb op veel van mijn vragen geen antwoord gekregen. Ik vind het nogal een vreemd concept. Een treinticket kopen in een station wordt steeds moeilijker, maar we zullen er wel kunnen buitenstappen met schorseneren en bananen.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van spoorlijn 15" (55030009C)

12.01 Frank Troosters (VB): Deze vraag dateert al van half september 2022, toen ik een update vroeg van de elektrificatiowerken aan spoorlijn 15 tussen Hasselt en Mol. Wat is de stand van zaken vandaag?

12.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De elektrificatiowerken voor de L15 verlopen zoals gepland. De werken voor de ophoging van de bruggen liepen echter vertraging op. De economische context zorgt ook voor vertragingen in de leveringen. Er wordt bekeken of eind 2022 nog haalbaar is. Het geraamde budget zou moeten volstaan.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges

Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking pour navetteurs de la SNCB à la gare d'Alost" (55030148C)

[13.01] Pieter De Spiegeleer (VB): Le parking pour navetteurs à la gare d'Alost n'est guère utilisé, notamment parce que la connexion avec le ring d'Alost n'a toujours pas été réalisée. C'est pourquoi la SNCB a mis en demeure la ville d'Alost, qui est responsable du désenclavement. D'autres initiatives visant à rendre le parking pour navetteurs plus attrayant, dont l'adaptation des tarifs à certaines heures, sont à l'étude.

Pourquoi la SNCB a-t-elle adressé une mise en demeure à la ville d'Alost? La ville y a-t-elle déjà réagi officiellement? La ville négocie-t-elle avec la SNCB à propos d'un ajustement des tarifs les dimanches, les jours fériés et en dehors des heures de bureau? La SNCB coopérera-t-elle à cette action? Où en sont ces négociations?

[13.02] Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La SNCB a reçu une réponse à la mise en demeure. Depuis lors, plusieurs réunions de concertation ont eu lieu. La SNCB et la ville d'Alost discutent également des conditions d'utilisation commune du parking pour navetteurs. Pour la SNCB, la priorité reste de garantir un nombre suffisant de places de stationnement à ses voyageurs. Une première collaboration était prévue le 8 octobre dernier, ce qui a mené à un accord sur un tarif préférentiel.

[13.03] Pieter De Spiegeleer (VB): Les difficultés à Alost ne sont qu'un exemple du problème plus vaste qui consiste à rendre les parkings des gares payants. Le Vlaams Belang considère qu'il s'agit d'une mesure asociale. Par ailleurs, les négociations avec les pouvoirs locaux dans le but d'ouvrir les parkings à d'autres usagers en dehors des heures de pointe sont difficiles, alors que la procédure pour les rendre payants est nettement plus rapide.

L'incident est clos.

[14] Interpellations et questions jointes de

- Katleen Bury à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La révision de la taxe aérienne et la concertation avec les Régions" (55030080C)
- Katrien Houtmeyers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le départ de Ryanair de Brussels Airport" (55032596C)
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "De nouvelles taxes sur les billets d'avion et de nouvelles normes de bruit"

Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-pendelparking aan het station Aalst" (55030148C)

[13.01] Pieter De Spiegeleer (VB): De pendelparking van de NMBS in Aalst wordt nauwelijks gebruikt, vooral omdat de geplande aansluiting op de Aalsterse ring nog altijd niet is gerealiseerd. Daarom heeft de NMBS de stad Aalst, die verantwoordelijk is voor de ontsluiting, in gebreke gesteld. Andere initiatieven om de pendelparking aantrekkelijker te maken, worden bekeken, onder andere het aanpassen van de tarieven op bepaalde tijdstippen.

Waarom heeft de NMBS de stad Aalst in gebreke gesteld? Heeft de stad hierop al officieel gereageerd? Onderhandelt de stad met de NMBS over een aanpassing van de tarieven op zon- en feestdagen en na de kantooruren? Zal de NMBS hieraan meewerken? Hoeven staan die onderhandelingen?

[13.02] Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS heeft een antwoord ontvangen op de ingebrekestelling. Sindsdien werd al meermalen overleg gepleegd. De NMBS en de stad Aalst spreken ook over de voorwaarden voor een gemeenschappelijk gebruik van de pendelparking. De prioriteit voor de NMBS blijft het waarborgen van voldoende parkeerplaatsen voor haar reizigers. Een eerste samenwerking was gepland op 8 oktober, met een overeenkomst over een voorkeurstarief.

[13.03] Pieter De Spiegeleer (VB): De problemen in Aalst zijn een pars pro toto voor de algemene problematiek met betrekking tot het betalen maken van de stationsparkings. Het Vlaams Belang vindt dat een asociale maatregel. Bovendien verlopen de onderhandelingen met de lokale besturen om de parkings buiten de piekperiodes open te stellen voor andere gebruikers, stroef, terwijl het betalen maken veel sneller gaat.

Het incident is gesloten.

[14] Samengevoegde interpellaties en vragen van

- Katleen Bury aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De herziening van de vliegtaks en het overleg met de regio's" (55030080C)
- Katrien Houtmeyers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vertrek van Ryanair uit Brussels Airport" (55032596C)
- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Nieuwe vliegtaksen en nieuwe geluidsnormen" (55000352I)

(55000352I)

14.01 Katleen Bury (VB): Cet hiver, Ryanair n'opérera aucun vol au départ de Zaventem et à destination de cet aéroport, et ce au moins jusqu'au mois de mars 2023. Cette décision a notamment été prise en raison de l'augmentation des tarifs aéroportuaires de Brussels Airport et de l'instauration de la taxe sur les billets d'avion, mais également parce qu'il est impossible, pour Zaventem, de soutenir la concurrence avec l'aéroport sur-subsidieré de Charleroi.

Le ministre est-il certain que d'autres entreprises ne suivront pas l'exemple de Ryanair? Le gouvernement va-t-il reconSIDérer la taxe sur les billets d'avion? Le ministre se concertera-t-il avec les régions pour évoquer l'écart entre les conditions applicables à Charleroi et à Zaventem?

14.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): Fin octobre 2022, Ryanair a retiré ses avions de Brussels Airport en raison de la taxe sur les billets d'avion. Aucun changement ne survient à Charleroi, où les redevances perçues pour l'atterrissement et le décollage sont nettement inférieures.

Que pense le ministre de cette décision? Ryanair reviendra-t-elle à Bruxelles? Quelles sont les conséquences de son départ pour les passagers? Le ministre ne craint-il pas que d'autres compagnies aériennes suivent cet exemple?

14.03 Theo Francken (N-VA): Au moment où nous n'avions pas de gouvernement fédéral, la Chambre a adopté à l'unanimité une proposition de résolution demandant qu'on s'attelle à la durabilité de l'aéroport et à la création d'un climat économique favorable à la libre entreprise.

L'accord de gouvernement prévoit l'élaboration d'une loi sur les procédures de vol. Le ministre a mis sur pied un comité de concertation qui est dominé par les comités d'action. Il a déclaré que la concertation se déroulait bien, mais on n'a même pas encore pu adopter un règlement d'ordre intérieur. Par ailleurs, une taxe sur les billets d'avion a été instaurée pour dissuader les passagers d'effectuer des vols de courte distance, mais les investissements dans des liaisons ferroviaires plus rapides se font attendre.

Le ministre affirme également avoir les meilleures intentions quant à l'aéroport mais il n'a toujours pas été procédé à la désignation du président de Brussels Airport Company. Le premier ministre veut placer à tout prix son candidat, mais les

14.01 Katleen Bury (VB): Deze winter stopt Ryanair minstens tot en met maart 2023 met vliegen op en vanop Zaventem, vooral omwille van de verhoging van de luchthaventarieven van Brussels Airport en de vliegtaks, maar ook omdat het onmogelijk te concurreren is met de overgesubsidieerde luchthaven van Charleroi.

Is de minister er zeker van dat andere bedrijven het voorbeeld van Ryanair niet zullen volgen? Zal de regering de vliegtaks herbekijken? Zal de minister overleggen met de regio's over de discrepantie tussen Charleroi en Zaventem?

14.02 Katrien Houtmeyers (N-VA): Eind oktober 2022 heeft Ryanair al haar vliegtuigen weggehaald van Brussels Airport omwille van de vliegtaks. Voor de luchthaven van Charleroi verandert er niets, want de bedragen voor het landen en opstijgen liggen daar een stuk lager.

Wat vindt de minister van deze beslissing? Zal Ryanair nog terugkeren naar Brussels Airport? Welke gevolgen heeft dit voor de reizigers? Zal er iets veranderen aan de vliegtaks? Is de minister niet bang dat andere vliegtuigmaatschappijen het voorbeeld van Ryanair zullen volgen?

14.03 Theo Francken (N-VA): Toen er nog geen federale regering was, heeft de Kamer unaniem een resolutie goedgekeurd waarin gevraagd werd om werk te maken van een verduurzaming van de luchthaven en van een economisch klimaat met vrij ondernemerschap.

In het regeerakkoord staat dat er een vliegwet komt. De minister heeft een overlegcomité opgericht dat gedomineerd wordt door actiecomités. De minister heeft verklaard dat het overleg goed verloopt, maar er is nog niet eens een huishoudelijk reglement goedgekeurd. Daarnaast werd er een vliegtaks ingevoerd met de bedoeling om korte vluchten te ontmoedigen, maar de investeringen in snellere treinverbindingen blijven uit.

De minister zegt ook dat hij het beste voorheeft met de luchthaven, maar er is nog steeds geen voorzitter aangeduid van Brussels Airport Company. De eerste minister wil per se zijn mannetje op die plaats, maar de aandeelhouders willen dat niet.

actionnaires n'en veulent pas.

Tant les employeurs que les employés sont inquiets. Le ministre aurait à présent aussi des projets de modification des normes de bruit et d'extension du couvre-feu. Selon le CEO de Brussels Airlines, le ministre entend faire de Zaventem un petit aéroport régional.

La perte de confiance est donc généralisée. Heureusement, le gouvernement flamand est toujours présent. Le ministre ne se soucie guère des critiques et souhaite encore prendre des mesures supplémentaires. Quelles sont ses intentions réelles concernant l'aéroport de Zaventem?

Quand le ministre a-t-il organisé une concertation concernant l'adaptation des normes de bruit? Peut-il fournir un rapport à ce sujet au Parlement? S'est-il concerté avec les régions à ce sujet?

Le ministre est-il disposé, après s'être concerté avec le secteur, à reporter l'entrée en vigueur des nouvelles taxes?

14.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):
Le retrait de Ryanair de Brussels Airport pendant l'hiver constitue un repositionnement stratégique, même si la société ne qualifie pas cette manœuvre de la sorte. Ryanair rejette la faute de son départ sur l'aéroport et sur les pouvoirs publics mais il ne s'agit que d'un faux-fuyant. D'autres pays tels que la France, les Pays-Bas et l'Allemagne appliquent également une taxe sur les billets.

Parallèlement à la question de la décarbonation du secteur aérien, Brussels Airport a besoin, pour préserver son avenir, d'un cadre juridique sûr et de solutions au problème des nuisances sonores. Tels sont les chantiers auxquels je me suis attelé.

Il semble que M. Francken ne soit pas bien informé. Il s'agit d'un dossier complexe et sensible qui traîne derrière lui un passé de plus de 30 ans d'immobilisme. Il est temps de passer à la vitesse supérieure. Le Conseil des ministres du 2 décembre 2022 a dès lors décidé de dégager un montant de 2,7 millions d'euros pour la réalisation de tests relatifs à des procédures de vol plus silencieuses et plus écologiques. Les avions décolleront plus rapidement, atteindront une altitude plus élevée et resteront plus longtemps en altitude avant d'atterrir. Ces procédures permettront de réduire les nuisances sonores et la consommation de carburant.

Le Conseil des ministres du 9 décembre 2022 a

De werknemers en werkgevers zijn bijzonder ongerust. De minister zou nu ook plannen hebben om de geluidsnormen aan te passen en de nacht te verlengen. Volgens de CEO van Brussels Airlines wil de minister van Zaventem een kleine regionale luchthaven maken.

Het vertrouwen is dus aan alle kanten zoek. Gelukkig zit de Vlaamse regering er nog tussen. De minister trekt zich niets aan van de kritiek en wil nog bijkomende maatregelen nemen. Wat is nu echt zijn bedoeling met de luchthaven van Zaventem?

Wanneer heeft de minister overleg gepleegd over de aanpassing van de geluidsnormen? Kan hij daarover een verslag aan het Parlement bezorgen? Heeft hij hierover overlegd met de gewesten?

Is de minister bereid om de inwerkingtreding van de nieuwe taken uit te stellen, nadat hij overleg heeft gehad met de sector?

14.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het terugtrekken van Ryanair tijdens de winter vanuit Brussels Airport is een strategische herpositionering, die ze niet als dusdanig wil benoemen. Het bedrijf geeft de luchthaven en de overheid de schuld van zijn vertrek, maar dit is een vals voorwendsel. Ook in landen zoals Frankrijk, Nederland en Duitsland bestaat er een instapbijdrage.

Naast de decarbonisatie van de luchtvaartsector heeft Brussels Airport voor de toekomst behoefte aan een veilig juridisch kader en aan oplossingen voor het probleem van de geluidshinder. Dat is waaraan ik werk.

De heer Francken lijkt niet helemaal correct geïnformeerd te zijn. Het gaat om een complex en gevoelig dossier met een geschiedenis van meer dan 30 jaar stilstand. Het is nu tijd om een versnelling hoger te schakelen. Daarom heeft de ministerraad van 2 december 2022 beslist om 2,7 miljoen euro vrij te maken voor het uittesten van stillere en meer ecologische vliegprocedures. Vliegtuigen zullen sneller opstijgen, hoger in de lucht komen en langer hoog blijven vooraleer ze landen. Dit vermindert de geluidsoverlast en het brandstofgebruik.

De ministerraad van 9 december 2022 heeft beslist

décidé d'instaurer un nouveau système de modulation des redevances que les compagnies aériennes versent à skeyes, le contrôleur du trafic aérien, pour disposer de ses services à l'atterrissement ou au décollage à l'aéroport de Bruxelles-National. La redevance pour les avions plus silencieux et plus respectueux de l'environnement volant pendant la journée sera moins élevée, tandis que celle pour les avions plus anciens, plus bruyants et plus polluants volant la nuit, tôt le matin, tard le soir ou le week-end sera plus onéreuse. Les vols d'affaires et les jets privés ne seront plus exemptés. La somme totale des redevances n'augmentera pas.

Nous travaillons au développement d'une aviation plus durable. La durabilité est un critère indispensable à l'avenir du secteur. Les avions doivent devenir plus respectueux de l'environnement et plus silencieux. Pour y parvenir, nous aimerions coopérer avec les compagnies aériennes et l'aéroport. Nous y travaillons depuis deux ans, par étapes et en concertation, à travers la plate-forme de concertation et des groupes de travail techniques. Les compagnies aériennes sont au courant de la nouvelle mesure depuis des mois. Certaines s'en réjouissent. Grâce au nouveau système, Brussels Airlines et TUI devront débourser moins. Ce nouveau système sera instauré le 1er avril 2023.

Adept du dialogue, j'ai déjà rencontré à plusieurs reprises le CEO de l'aéroport ainsi que celui de Brussels Airlines. L'aéroport a été informé et son porte-parole soutient l'initiative.

Je me concerte avec les régions lorsqu'elles acceptent la négociation. Les taxes variables n'ont pas fait l'objet de concertations avec les régions étant donné qu'elles ne s'appliquent pas aux aéroports régionaux. Les normes de bruit constituent bel et bien une compétence régionale.

Certains ont le verbe haut et communautarisent chaque débat tout en postant des tweets pendant que d'autres refusent l'utilisation d'appareils plus silencieux tant qu'ils ne survolent pas leur propre jardin. Je préfère une approche plus discrète, basée sur une méthode objective et sur un dialogue avec le secteur et les riverains, qu'ils se trouvent en Flandre, à Bruxelles ou en Wallonie. Tout un chacun a droit à un repos nocturne de qualité. Mon travail poursuit cet objectif et c'est celui-ci qui mobilise mon énergie.

14.05 Katleen Bury (VB): Cette réponse a de quoi faire frémir en réalité. Le ministre a vraiment des

om een nieuw systeem van variabele vergoeding in te voeren. Het gaat om heffingen die luchtvaartmaatschappijen betalen aan de luchtverkeersleider skeyes voor het gebruik van hun diensten om te landen of op te stijgen op de luchthaven Brussel-Nationaal. Stillere en milieuvriendelijker vliegtuigen betalen overdag minder, terwijl oudere, luidere, meer vervuilende vliegtuigen die 's nachts, 's morgens vroeg of 's avonds laat of in het weekend vliegen meer moeten betalen. Zakenvluchten en privéjets krijgen geen uitzondering meer. De totale som van de bijdragen stijgt niet.

We werken aan een duurzamere luchtvaart. Dat is een voorwaarde voor de toekomst van de sector. De luchtvaart moet milieuvriendelijker en stiller worden. We willen hiervoor graag samenwerken met de luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven. We werken al twee jaar, stapsgewijs en in dialoog, via het overlegplatform en technische werkgroepen. De luchtvaartmaatschappijen zijn al maanden op de hoogte van de nieuwe maatregel. Sommige maatschappijen juichen de maatregel toe. Brussels Airlines en TUI zullen dankzij het systeem minder moeten betalen. We voeren het nieuwe systeem in op 1 april 2023.

Ik werk in dialoog en heb zowel de CEO van de luchthaven als die van Brussels Airlines al verschillende keren gesproken. De luchthaven werd ingelicht. Haar woordvoerder heeft zijn steun gegeven.

Ik overleg ook met de regio's, als zij akkoord gaan om te overleggen. Er werd niet overlegd met de regio's over de variabele heffingen, omdat die niet van toepassing is op de regionale luchthavens. Geluidsnormen zijn wel een regionale bevoegdheid.

Sommige mensen roepen en twitteren, communaitariseren elk debat of willen niet dat er gewerkt wordt met stillere toestellen, zolang de vliegtuigen maar niet over hun eigen achtertuin vliegen. Ik verkies een aanpak zonder al te veel ophef te maken, met een objectieve methode en in dialoog met de sector en de omwonenden, of zij nu in Vlaanderen, Brussel of Wallonië wonen. Zij hebben allen recht op een goede nachtrust. Daarvoor werk ik en daarvan lig ik wakker.

14.05 Katleen Bury (VB): Dat is een eigenlijk huiveringwekkend antwoord. De minister heeft echt

œillères lorsqu'il pense qu'il n'existe aucun lien entre le départ de Ryanair de Zaventem et les moindres redevances aéroportuaires à Charleroi.

Que se passera-t-il pour les travailleurs concernés? Avec quelle certitude pouvons-nous affirmer que d'autres entreprises ne suivront pas? Il est indigne d'un ministre de refuser de répondre à cette question. Un aéroport aussi exagérément subventionné que celui de Charleroi ne peut coexister avec l'aéroport de Zaventem. Nous lui décernons d'ores et déjà le titre de pire ministre de tous les temps en ce qui concerne l'aéroport de Zaventem.

14.06 Katrien Houtmeyers (N-VA): Je n'ai pas non plus obtenu de réponses à mes questions. Ryanair est une société privée qui n'a qu'un seul objectif: maximiser les bénéfices. Si les autorités mettent des bâtons dans les roues au lieu de soutenir les activités, Ryanair délocalise tout simplement. Cela entraîne évidemment des conséquences pour les travailleurs et affaiblit la compétitivité de notre aéroport. Dans ce cas, les consommateurs payent plus cher leur billet d'avion.

14.07 Theo Francken (N-VA): Je ne vois pas d'inconvénient à ce que le ministre se soucie de la durabilité mais il faut que cela reste rentable économiquement. J'estime qu'une adaptation des normes de bruit en fonction d'une logique plus durable est positive. Cette adaptation a cependant suscité beaucoup d'incertitude dans le secteur, qui n'est pas encore prêt à faire face à une prolongation de la période nocturne. J'invite le ministre à élaborer une loi raisonnable sur la dispersion des vols nocturnes. Il faut relancer la concertation avec les régions et aboutir à un consensus sur un certain nombre de mesures nécessaires.

Ce n'est pas correct de mettre en place une taxe sur les billets d'avion d'une part, et de ne pas chercher à mieux relier Bruxelles avec d'autres villes d'autre part. Si l'offre ferroviaire ne s'améliore pas, il s'agit purement et simplement d'une augmentation d'impôts. Et même si une bonne liaison ferroviaire voit le jour, il est inconcevable que les tickets de train soient beaucoup plus chers que les billets d'avion, même avec une taxe sur les billets d'avion.

J'ai déposé une motion de recommandation.

Motions

Le président: En conclusion de cette discussion, les motions suivantes ont été déposées.

oogkleppen op als hij denkt dat de goedkopere havengelden in Charleroi niets te maken hebben met het wegtrekken van Ryanair uit Zaventem.

Wat gebeurt er met de getroffen werknemers? Welke zekerheid hebben we dat er geen andere bedrijven zullen volgen? Het is een minister onwaardig om daarop geen antwoord te willen geven. Een overgesubsidieerde luchthaven als die van Charleroi kan niet naast die van Zaventem bestaan. De minister krijgt van ons alvast de stempel van slechtste minister ooit wat betreft de luchthaven van Zaventem.

14.06 Katrien Houtmeyers (N-VA): Ook ik kreeg geen antwoord op mijn vragen. Ryanair is een private onderneming die bekijkt waar ze het meeste winst kunnen maken. Als de overheid dan stokken in de wielen steekt in plaats van ze te ondersteunen, dan vertrekken ze gewoon. Dat heeft natuurlijk gevolgen voor de werknemers en verzwakt de concurrentiepositie van onze luchthaven. Ook de consumenten moeten meer betalen voor hun vliegticket.

14.07 Theo Francken (N-VA): Ik heb er geen probleem mee dat de minister aan duurzaamheid werkt, maar het moet ook economisch rendabel blijven. Ik vind een aanpassing van de geluidsnormen die passen in een duurzamere logica, een goede zaak. Het heeft echter heel wat onzekerheid in de sector gecreëerd. Het verlengen van de nacht is nog niet rijp. Ik roep de minister op om een vliegwet te maken die redelijk is. Het overleg met de regio's moet terug op gang worden getrokken en er moet een consensus komen voor een aantal noodzakelijke maatregelen.

Het is niet correct om enerzijds een vliegtaks in te voeren en anderzijds niet te werken aan de verbinding van Brussel met andere steden. Als het treinaanbod niet verbeterd wordt, gaat het om een platte belastingverhoging. Zelfs als er wel een goede treinverbinding is, is het niet ernstig dat de treintickets veel duurder zijn dan de vliegtickets, zelfs met een vliegtaks.

Ik heb een motie van aanbeveling ingediend.

Moties

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

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

"La Chambre,

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

- eu égard à l'importance de l'aéroport de Zaventem sur le plan économique ainsi que comme pôle d'accès et de départ pour de nombreux citoyens étrangers et nationaux et pour les voyages d'affaires ou de détente depuis et vers l'étranger; eu égard également à l'importance de Bruxelles en tant que capitale nationale et internationale;

- eu égard à l'impasse dans laquelle nous nous trouvons depuis plusieurs décennies en ce qui concerne la recherche d'une dispersion équitable des vols et des nuisances sonores aux alentours de l'aéroport de Zaventem, situation qui découle principalement de la décision historique prise par la Région de Bruxelles-Capitale de durcir les normes de bruit sur son territoire et au-dessus de ce dernier;

- considérant que l'accord de gouvernement fédéral contient l'engagement de procéder à une concertation et à une coopération actives avec les entités fédérées concernant la politique de dispersion des vols et les nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem;

- eu égard à plusieurs nouvelles mesures annoncées par le ministre de la Mobilité dans sa récente note de politique générale, à savoir en premier lieu la limitation du niveau de bruit au petit matin, la nuit et le soir mais également pendant les week-ends et jours fériés, par le système du "Quota Count", et par ailleurs, entre autres, l'instauration de redevances variables en fonction de l'incidence environnementale;

- eu égard aux taxes existantes et à la nouvelle taxe sur les billets d'avion que le gouvernement fédéral a instaurée à partir de 2022;

- eu égard à l'approbation, le vendredi 9 décembre 2022 par le Conseil fédéral des ministres, d'un projet d'arrêté royal du ministre de la Mobilité concernant le financement de la prestation de services à la navigation aérienne par skeyes, sur la base duquel de nouvelles taxes aériennes seront prélevées à partir d'avril 2023 en fonction des valeurs de bruit et d'émission des avions concernés en phase d'atterrissement ou de décollage;

- eu égard aux critiques acerbes formulées, entre autres, par le CEO de Brussels Airlines SA concernant l'absence totale de concertation du ministre fédéral de la Mobilité sur de nouvelles redevances aéroportuaires et normes de bruit;

recommande au gouvernement

- de ne plus instaurer aucune nouvelle mesure relative aux mouvements aériens autour de

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Theo Francken en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Theo Francken en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit,

- gelet op het economische belang van de luchthaven van Zaventem en haar belang als toegangs- en vertrekpoort voor de vele buitenlandse en eigen burgers én om voor werk of ontspanning van en naar het buitenland te reizen; gelet ook op het belang van Brussel als nationale en internationale hoofdstad;

- gelet op de decennialange impasse rond billijke spreiding van vluchten en geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem, waar de historische beslissing van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot verstrenging van de geluidsnormen op en boven haar grondgebied de belangrijkste oorzaak voor vormt;

- overwegende de belofte in het federaal regeerakkoord dat betreffende het beleid rond de spreiding van vluchten en geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem actief zal worden overlegd en samengewerkt met de deelstaten;

- gelet op een aantal nieuwe maatregelen die de minister van Mobiliteit aankondigt in zijn recente beleidsnota, met name vooreerst een nieuwe zogenaamde 'quota count'-geluidsbeperking tijdens de vroege ochtend, 's nachts en 's avonds, maar ook in het weekend en op feestdagen, naast onder meer ook de invoering van variabele heffingen afhankelijk van de milieu-impact;

- gelet op de reeds bestaande taksen én de vliegtaks die de federale regering daarbovenop met ingang van 2022 invoerde;

- gelet op de goedkeuring op vrijdag 9 december 2022 door de federale ministerraad van een ontwerp van koninklijk besluit van de minister van Mobiliteit over de financiering van de luchtvaartnavigatiедienstverlening door skeyes, op basis waarvan per april 2023 nieuwe luchtvaarttaksen zullen worden geheven afhankelijk van de geluids- en uitstootwaarden van de betrokken landende of vertrekende vliegtuigen;

- gelet op de snoeiharde kritiek van onder meer de CEO van Brussels Airlines NV op het totaal gebrek aan overleg vanwege de federale minister van Mobiliteit omtrent nieuwe luchtvaarttaksen en geluidsnormen;

vraagt de regering

- geen enkele nieuwe maatregel met betrekking tot vliegbewegingen rond de luchthaven van Zaventem

l'aéroport de Zaventem sans concertation à part entière avec tous les acteurs impliqués, tels que l'exploitant aéroportuaire Brussels Airport Company SA, les Régions et les communes concernées, cette énumération n'étant pas limitative;

- plus spécifiquement, de ne plus imposer de nouvelles limitations liées au "Quota Count" sans concertation avec les Régions et sans l'assentiment du gouvernement flamand;
- de supprimer immédiatement la taxe sur les billets d'avion qui a été instaurée l'an dernier dès qu'il sera établi qu'elle n'atteint pas suffisamment son but, à savoir une diminution significative du nombre de déplacements en avion au bénéfice des trajets en train ou par d'autres moyens;
- de reporter l'entrée en vigueur de l'arrêté royal relatif concernant le financement de la prestation de services à la navigation aérienne par skeyes, dont le projet a été approuvé lors du Conseil fédéral des ministres du 9 décembre 2022, à une date ultérieure négociée avec, entre autres, Brussels Airport Company SA, les compagnies aériennes et les Régions."

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

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

Les questions jointes n°s 55030112C et 55030204C de Mmes Matz et Zanchetta, ainsi que la question n° 55030114C de M. Thiébaut, sont transformées en questions écrites.

15 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux programmés aux passages à niveau à Bilzen" (55030312C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet de tunnel ferroviaire à Bilzen" (55032407C)

15.01 Wouter Raskin (N-VA): Sept passages à niveau seront supprimés à Bilzen. Les travaux sont-ils toujours prévus pour le deuxième et le troisième trimestre de 2023? Où en sont le cahier des charges et la procédure d'appel d'offres? Dans quel périmètre les propriétés riveraines doivent-elles se situer pour que les propriétaires puissent demander un état des lieux? Pour la construction d'un tunnel sous la ligne ferroviaire 34 à la Sint-Lambertuslaan, un accord de collaboration a été conclu entre l'Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), la ville de Bilzen et Infrabel. Le ministre peut-il fournir des précisions à ce sujet?

in te voeren zonder volwaardig overleg met alle betrokken actoren, zoals, maar niet beperkt tot, de luchthavenuitbater Brussels Airport Company nv, de luchtvaartmaatschappijen, de gewesten, de betrokken gemeenten;

- meer specifiek géén nieuwe 'quota count'-beperkingen op te leggen zonder overleg met de gewesten en zonder instemming van de Vlaamse regering;
- de vliegtaks die vorig jaar werd ingevoerd onmiddellijk af te schaffen zodra vaststaat dat ze haar doel, een significante vermindering van het aantal verplaatsingen met het vliegtuig ten voordele van deze per trein of andere modi, niet voldoende bereikt;
- de inwerkingtreding van het koninklijk besluit over de financiering van de luchtvaartnavigatiедienstverlening door skeyes, waarvan het ontwerp werd goedgekeurd op de federale ministerraad van 9 december 2022, uit te stellen tot een latere datum die onder andere met Brussels Airport Company nv, de luchtvaartmaatschappijen en de gewesten werd overlegd."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Kim Buyst.

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

De samengevoegde vragen nrs. 55030112C en 55030204C van de dames Matz en Zanchetta, evenals vraag nr. 55030114C van de heer Thiébaut, worden omgezet in schriftelijke vragen.

15 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande werken aan de spoorwegovergangen in Bilzen" (55030312C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande spoorwegtunnel in Bilzen" (55032407C)

15.01 Wouter Raskin (N-VA): In Bilzen worden een zevental spoorwegovergangen afgesloten. Staan de werken nog steeds gepland voor het tweede en derde kwartaal van 2023? Wat is de stand van zaken inzake het bestek en de aanbestedingsprocedure? Binnen welke perimeter moeten eigendommen zich bevinden opdat eigenaars een plaatsbeschrijving kunnen aanvragen? Voor de ondertunneling van spoorlijn 34 aan de Sint-Lambertuslaan werd een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de stad Bilzen en Infrabel. Kan de minister dat toelichten?

15.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les travaux sont toujours prévus pour le deuxième et le troisième trimestre de 2023, mais le calendrier par sous-projet n'est pas encore fixé. L'entrepreneur sera désigné pour le premier ou le deuxième trimestre de 2023. Les critères définitifs pour l'établissement de l'état des lieux seront fixés dans le contrat avec l'entrepreneur.

L'accord de coopération relatif à la construction d'un tunnel sous la ligne ferroviaire 34 situé Sint-Lambertuslaan à Bilzen a été signé le 25 mai 2022 par Infrabel. La contribution globale d'Infrabel s'élève à 17,1 millions d'euros, mais la disponibilité de ce montant dépend de l'accord conclu au sein du gouvernement concernant le plan d'investissement pluriannuel 2023-2032.

15.03 Wouter Raskin (N-VA): Je reviendrai sur cette question en temps utile.

L'incident est clos.

16 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La voie centrale" (55030372C)

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Depuis le 1^{er} octobre, les communes ont la possibilité de créer des chaussées à voie centrale. Le centre d'expertise flamand Fietsberaad Vlaanderen a demandé à l'institut Vias de réaliser une étude exploratoire. Il est ressorti de cette étude que les voitures roulent plus vite pour dépasser les cyclistes et que ces derniers ont tendance à rouler sur le côté de la voie de circulation. L'effet sur la sécurité routière n'est pas trop positif. Le Fietsberaad déconseille donc aux communes de créer des chaussées à voie centrale et de mener davantage de recherches.

Le ministre adhère-t-il au point de vue de l'association? Le ministre soutient-il la demande de recherches complémentaires?

16.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les déplacements à pied et à vélo sont de plus en plus fréquents et nous devons adapter le code de la route en conséquence pour qu'ils puissent se faire en toute sécurité. La voie centrale a été introduite en concertation avec les régions. Les recherches menées sur deux sites d'essai montrent effectivement des effets indésirables, mais pas que la sécurité y est moindre. Dans d'autres communes, les projets pilotes sont convaincants, ce qui vaut également pour des études menées en France.

Je comprends les commentaires, mais je pense

15.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De werken staan nog steeds gepland voor het tweede en derde kwartaal van 2023, maar de timing per deelproject ligt nog niet vast. De aannemer wordt aangesteld tegen het eerste of tweede kwartaal van 2023. De definitieve criteria voor de plaatsbeschrijving zullen bepaald worden in het contract met de aannemer.

De samenwerkingsovereenkomst over de bouw van een tunnel onder spoorlijn 34 aan de Sint-Lambertuslaan in Bilzen werd op 25 mei 2022 ondertekend door Infrabel. De globale bijdrage van Infrabel bedraagt 17,1 miljoen euro, maar de beschikbaarheid van dat bedrag is afhankelijk van het regeringsakkoord over het voorstel van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032.

15.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik zal hier te gepaste tijd op terugkomen.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De middenrijbaan" (55030372C)

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Vanaf 1 oktober kunnen gemeenten ervoor kiezen om middenrijbanen aan te leggen. Fietsberaad Vlaanderen vroeg aan het Vias institute om een verkennende studie uit te voeren. Daaruit bleek dat auto's sneller rijden om fietsers in te halen en dat fietsers geneigd zijn om aan de zijkant van de rijbaan te fietsen. Het effect op de verkeersveiligheid is niet al te positief. Fietsberaad raadt gemeenten daarom af om middenrijbanen in te richten en om meer onderzoek te verrichten.

Volgt de minister de vereniging? Steunt de minister de vraag naar meer onderzoek?

16.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Wandelen en fietsen gebeurt steeds meer en we moeten de verkeersregels daaraan aanpassen opdat het veilig kan gebeuren. De middenrijbaan is ingevoerd in overleg met de gewesten. Uit het onderzoek op twee testlocaties blijkt inderdaad dat er ongewenste effecten zijn, maar niet dat het minder veilig is. In andere gemeenten overtuigen de proefprojecten wel, wat ook geldt voor studies in Frankrijk.

Ik begrijp de opmerkingen, maar ik denk toch dat de

quand même que la voie centrale est un concept très valable. Sur les chaussées à voie centrale, les cyclistes sont mieux protégés que sur les pistes cyclables suggérées. Il incombe aux gestionnaires de voiries de déterminer les endroits où la création d'une voie centrale est appropriée.

Des recherches complémentaires sont toujours utiles, d'autant plus qu'il s'agit d'un tout nouveau concept. Il faudra naturellement un certain temps pour que le concept soit reconnu par les gestionnaires de voiries et les usagers de la route. Il s'agit en tout cas d'un moyen pour répondre à la demande des Belges qui souhaitent davantage d'infrastructures routières pour les deux-roues.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Il est positif que le ministre veuille augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes. Dans un site d'essai, la voie centrale s'est avérée être une bonne solution, dans l'autre non. Il est donc clair que davantage de recherches s'imposent. Je me réjouis dès lors que pour le ministre, le choix incombe aux gestionnaires de voiries.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des travaux à la gare de Termonde" (55030403C)
- Barbara Pas à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le début des travaux à la gare de Termonde" (55030670C)

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): L'accessibilité de la gare de Termonde est catastrophique pour les personnes en fauteuil roulant. Cela fait déjà plusieurs décennies que l'on parle de rénover cette gare, mais tout s'enlise dans des modifications et des reports. Nous ne demandons cependant pas une gare majestueuse pour Termonde, comme cela a déjà été fait ailleurs. À quelle date pouvons-nous espérer des améliorations et de quels travaux s'agira-t-il?

17.02 Barbara Pas (VB): Ce n'est pas la première fois que nous devons interroger le ministre à propos de la gare de Termonde. Il s'agit d'une "procession d'Echternach", car je pense que la SNCB envisage depuis 2013 de réaménager les alentours de la gare de Termonde. On avance à chaque fois un calendrier pour les travaux d'infrastructure qui n'est jamais respecté par la suite.

Quelle en est la raison? Quand la première phase, la construction d'une passerelle piétonne, débutera-t-elle enfin? Ce retard aura-t-il un impact sur les

middenrijbaan een waardevol concept is. Op middenrijstroken zijn de fietsers beter beschermd dan op fietssuggestiestroken. Het komt de wegbeheerders toe om na te gaan waar de aanleg van een middenrijbaan opportuun is.

Bijkomend onderzoek is altijd nuttig, zeker omdat het om een gloednieuw concept gaat. Het zal vanzelf even duren voor het concept ingang vindt bij wegbeheerders en weggebruikers. Het is in elk geval een manier om tegemoet te komen aan de vraag van de Belgen om meer weginfrastructuur aan te leggen voor tweewielers.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Het is een goede zaak dat de minister de veiligheid van voetgangers en fietsers wil verhogen. Op de ene locatie bleek een middenrijstrook een goede zaak, op de andere niet. Het is dus duidelijk dat meer onderzoek aangewezen is. Ik ben dus blij dat de minister de keuze bij de wegbeheerder legt.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De voortgang van de werken aan het station van Dendermonde" (55030403C)
- Barbara Pas aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanvang van de werken aan het station Dendermonde" (55030670C)

17.01 Tomas Roggeman (N-VA): De toegankelijkheid van het station van Dendermonde voor rolstoelgebruikers is een ramp. Er is al vele decennia sprake van de vernieuwing van dat station, maar het verzandt allemaal in wijzigingen en uitstel. Wij vragen nochtans geen grandioos bouwwerk voor Dendermonde, zoals elders al is neergepoot. Wanneer worden welke werken uitgevoerd?

17.02 Barbara Pas (VB): Het is niet de eerste keer dat wij de minister moeten ondervragen over het station van Dendermonde. Het is een processie van Echternach, want ik geloof dat de NMBS al sinds 2013 van plan is om de stationsomgeving van Dendermonde aan te pakken. Telkens schuift men een timing voor infrastructuurwerken naar voren die dan niet wordt gehaald.

Hoe komt dat? Wanneer zal de eerste fase, de bouw van een voetgangersbrug, eindelijk van start gaan? Zal die vertraging ook de vooropgestelde

échéances fixées?

17.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Des négociations sont en cours au sein du gouvernement concernant les futurs projets pour le transport ferroviaire, comportant notamment un plan décennal d'investissement et un nouveau contrat de gestion conclu entre l'État fédéral et la SNCB, dans lequel la priorité est accordée à l'accessibilité. Ces budgets fixeront le cap pour les années à venir et identifieront les projets prioritaires, tels que la rénovation des gares. Bientôt, davantage de précisions seront donc fournies à ce sujet. M. Roggeman doit cependant rester cohérent: il est trop facile de dire qu'on investit trop dans le transport ferroviaire et demander en même temps plus d'argent pour sa propre gare.

17.04 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre a récemment obtenu un budget supplémentaire de 3 milliards d'euros pour sa politique ferroviaire. En réalité, il ne s'agit que de 2 milliards, mais un montant de 3 milliards sonne mieux dans la presse. Aucun euro de ce montant n'est cependant affecté à des projets d'amélioration de l'accessibilité. Le ministre n'a même pas communiqué de calendrier. Il faut cependant investir d'urgence dans l'accessibilité à Termonde, Lierre, Tirlemont et ailleurs.

17.05 Barbara Pas (VB): Je peux difficilement remercier le ministre pour une réponse qui n'en est pas une. Aujourd'hui, il n'est même pas capable de communiquer un calendrier pour le début de la première phase des travaux. L'accessibilité de la gare de Termonde est lamentable. Nous demanderons à très court terme au ministre de nous fournir davantage d'éclaircissements.

L'incident est clos.

18 Question de Greet Daems à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le parking de la gare à Herentals" (55030412C)

18.01 Greet Daems (PVDA-PTB): Entre 2015 et 2019, les recettes issues de l'exploitation des parkings des gares par la SNCB ont augmenté de 75 %.

Est-il exact que la SNCB envisage de rendre le parking de la gare d'Herentals payant? Cela n'entraînera-t-il pas une diminution du nombre de voyageurs? Le ministre va-t-il demander à la direction de la SNCB de maintenir la gratuité du parking à Herentals?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

deadline beïnvloeden?

17.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op regeringsniveau wordt nu onderhandeld over de toekomstige projecten voor het spoor, met een tienjareninvesteringsplan en een nieuw beheerscontract tussen de federale Staat en de NMBS met toegankelijkheid als prioriteit. Die budgetten zullen de koers uitzetten voor de komende jaren en de prioritaire projecten identificeren, zoals de vernieuwing van stations. Binnenkort komt er dus meer duidelijkheid. Maar de heer Roggeman moet ook consequent blijven: het is wat makkelijk om te zeggen dat er te veel wordt geïnvesteerd in de trein en tezelfdertijd geld te vragen voor het eigen station.

17.04 Tomas Roggeman (N-VA): De minister heeft recent 3 miljard euro extra gekregen voor zijn spoorbeleid. Eigenlijk gaat het maar om 2 miljard euro, maar 3 miljard euro klinkt uiteraard beter in de pers. Van dat geld is echter geen euro ingeschreven voor toegankelijkheidsprojecten. Ik krijg zelfs geen timing. In Dendermonde, Lier, Tienen en elders moet nochtans dringend worden geïnvesteerd in toegankelijkheid.

17.05 Barbara Pas (VB): Ik kan de minister moeilijk danken voor een antwoord dat er geen was. Vandaag kan hij niet eens een deadline vastleggen voor de aanvang van de eerste fase van de werken. De toegankelijkheid in het station van Dendermonde is erbarmelijk. Wij zullen de minister op zeer korte termijn om duidelijkheid vragen.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Greet Daems aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stationsparking in Herentals" (55030412C)

18.01 Greet Daems (PVDA-PTB): Tussen 2015 en 2019 stegen de inkomsten uit de exploitatie van de stationsparkings door de NMBS met 75 %.

Klopt het dat de NMBS van plan is de stationsparking van Herentals betalend te maken? Zal dat niet leiden tot minder treinreizigers? Zal de minister de NMBS-top aansturen om de parking in Herentals gratis te houden?

18.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De

L'ambition de la SNCB et de moi-même est d'encourager les gens à utiliser autant que possible le vélo ou le bus pour se rendre à la gare. Bien entendu, le contexte est différent dans les zones urbaines ou dans les zones plus rurales. Il faut donc une politique nuancée en ce qui concerne les parkings aux alentours des gares SNCB.

Le grand parking de la gare d'Herentals est de plus en plus rempli. La SNCB et la ville discutent donc actuellement de la stratégie de stationnement autour de la gare.

La SNCB applique des tarifs différenciés, les navetteurs bénéficiant de toute façon d'un tarif préférentiel pour les parkings payants. La SNCB ne constate nulle part une diminution du nombre de voyageurs là où un parking est devenu payant. Le véritable levier pour attirer de nouveaux clients est l'amélioration de la ponctualité. Nous y travaillons.

18.03 Greet Daems (PVDA-PTB): Y a-t-il eu une enquête indiquant que le parking s'emplit de plus en plus? Quoi qu'il en soit, l'horaire des bus en Campine n'offre pas une solution. Les tarifs des tickets augmenteront de 10 % en février 2023. Si les voyageurs doivent, en plus, payer pour garer leur voiture, ils se rabattront sur la voiture pour aller au travail.

L'incident est clos.

19 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La transparence des informations sur les biens immobiliers de la SNCB" (55030461C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): Dans sa réponse à ma question K551092, le ministre m'a fait savoir qu'il ne pouvait pas me communiquer d'informations relatives aux bâtiments inoccupés appartenant à la SNCB. Il s'agirait en effet d'informations confidentielles. Pourtant, l'ancien ministre Bellot m'avait communiqué ces informations par le passé.

Pourquoi la liste des bâtiments inoccupés ne peut-elle pas être communiquée? Ou le ministre compte-t-il la communiquer malgré tout? Pourquoi la SNCB et le ministre refusent-ils régulièrement de transmettre diverses informations?

19.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Mon objectif est toujours de partager le plus d'informations possible avec le Parlement. C'est en effet important pour le débat démocratique. Cependant, la SNCB est réticente à transmettre

NMBS en ikzelf hebben de ambitie om mensen te stimuleren om, indien mogelijk, zoveel mogelijk met de fiets of de bus naar het station te komen. Uiteraard is de context anders in stedelijk gebied dan in meer landelijke gebieden. Er is dus een genuanceerd beleid nodig inzake de parkings aan NMBS-stations.

De grote stationsparking van Herentals staat steeds voller. De NMBS en de stad overleggen daarom op dit moment over de parkeerstrategie rond het station.

De NMBS hanteert gedifferentieerde tarieven, waarbij haar treinreizigers in ieder geval genieten van een voorkeurtarief als een parking betalend is. De NMBS ziet nergens een daling van het aantal treinreizigers na het betalend maken van een parking. De werkelijke hefboom om nieuwe klanten aan te trekken, is het aanbod verbeteren qua stiptheid. Daar werken we aan.

18.03 Greet Daems (PVDA-PTB): Heeft een onderzoek geconcludeerd dat de parking steeds voller staat? In elk geval biedt de dienstregeling van de bus in de Kempen geen oplossing. De tickets zullen in februari 2023 met 10 % stijgen. Als mensen dan ook nog eens moeten betalen om hun auto te parkeren, dan zullen zij terug met de wagen naar het werk rijden.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De transparantie rond het vastgoed van de NMBS" (55030461C)

19.01 Tomas Roggeman (N-VA): De minister heeft mij in antwoord op schriftelijke vraag K551092 meegedeeld dat hij mij geen informatie kan verschaffen over de leegstaande gebouwen die eigendom zijn van de NMBS. Het zou namelijk gaan om vertrouwelijke informatie. Nochtans gaf voormalig minister Bellot dergelijke informatie in het verleden wel vrij.

Waarom kan de lijst van leegstaande gebouwen niet ter beschikking worden gesteld? Of zal de minister dat alsnog doen? Om welke reden weigeren de NMBS en de minister regelmatig om allerhande gegevens te overhandigen?

19.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ik wil altijd zoveel mogelijk informatie delen met het Parlement. Dat is immers belangrijk voor het democratisch debat. De NMBS is echter terughoudend om bepaalde informatie te delen,

certaines informations, invoquant comme motif la politique européenne en matière de libéralisation du secteur ferroviaire. Pour l'heure, la SNCB ne souhaite pas partager les données demandées avec le Parlement, mais un dialogue est en cours afin de reconstruire la possibilité de divulguer ou non certaines informations.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): Le liste des sujets à propos desquels la SNCB ne souhaite pas communiquer d'informations, devient de plus en plus longue, ce qui entrave le travail parlementaire.

La SNCB justifie cette confidentialité en invoquant la libéralisation imminente du transport ferroviaire, alors que le gouvernement souhaite accorder à la compagnie ferroviaire une concession de service public pour 10 ans. Contre quels concurrents la SNCB veut-elle dès lors se protéger? Sans concurrence, il n'y a aucune raison de brandir l'argument de la confidentialité commerciale.

Si on poursuit dans cette voie, il faudra établir un cadre législatif qui définit plus fermement la transparence au sein de la SNCB et d'autres entreprises publiques, et qui garantisse la possibilité, pour le pouvoir législatif, de consulter des données cruciales.

L'incident est clos.

20 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le contrat léonin conclu avec Northern Diabolo" (55030484C)

20.01 Frank Troosters (VB): À la suite d'un accord conclu avec une organisation privée, la SA Northern Diabolo, tout voyageur qui prend le train au départ ou à destination de l'aéroport de Zaventem doit acquitter une taxe Diabolo. Précédemment, le ministre a indiqué que nous ne pouvions pas avoir accès au contrat entre la SNCB et Northern Diabolo, ni obtenir des informations sur le nombre exact de voyageurs ou les redevances déjà versées à Northern Diabolo. Le ministre s'est par ailleurs engagé à prendre des initiatives supplémentaires pour faire augmenter le nombre, peu élevé, de voyageurs.

Quelles initiatives a-t-il prises entre-temps? Quels en ont été les résultats? Les chiffres concrets relatifs à la fréquentation sont-ils connus? Peuvent-ils être communiqués à la commission? Quelles autres initiatives le ministre prendra-t-il pour contribuer au désenclavement de l'aéroport national au moyen du rail? À la suite de l'augmentation des tarifs prévue en février 2023, la taxe Diabolo sera-t-elle également majorée? Le ministre a-t-il déjà tenté

waarbij ze als motief het Europese beleid inzake de liberalisering van de spoorsector inroept. Op dit moment wenst de NMBS de gevraagde gegevens niet te delen met het Parlement, maar er is een dialoog gaande om het al dan niet vrijgeven van bepaalde informatie te heroverwegen.

19.03 Tomas Roggeman (N-VA): Over steeds meer thema's wil de NMBS geen informatie vrijgeven, wat het parlementaire werk hindert.

De NMBS motiveert het vertrouwelijke karakter met een verwijzing naar de aankomende liberalisering van het spoorvervoer, terwijl de regering de spoorwegmaatschappij een tienjarige concessie voor de openbare dienst wil toekennen. Voor welke concurrenten wil de NMBS zich dan indekken? Zonder concurrentie is er geen enkele reden om te schermen met de commerciële vertrouwelijkheid.

Als het zo verder gaat, moet er een wetgevend kader komen dat de transparantie binnen de NMBS en andere overheidsbedrijven sterker definieert en dat de wetgevende macht de garantie biedt dat ze cruciale gegevens kan inkijken.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het wurgcontract met Northern Diabolo" (55030484C)

20.01 Frank Troosters (VB): Ten gevolge van een overeenkomst die werd gesloten met de private organisatie Northern Diabolo nv moet elke reiziger die per spoor van en naar Zaventem reist een Diabolotaks betalen. Eerder gaf de minister aan dat wij geen inzage kunnen krijgen in het contract tussen de NMBS en Northern Diabolo en dat we evenmin informatie kunnen krijgen over de precieze reizigersaantallen of de reeds uitbetaalde vergoedingen aan Northern Diabolo. Wel beloofde de minister om bijkomende acties te ondernemen om de lage reizigersaantallen op te krikken.

Welke acties heeft hij intussen ondernomen? Wat waren daarvan de resultaten? Zijn er concrete reizigersaantallen gekend? Kunnen die aan de commissie worden meegeleerd? Welke andere acties zal de minister nog nemen om de nationale luchthaven beter te ontsluiten met het spoor? Zal de Diabolotaks naar aanleiding van de geplande tariefverhogingen in februari 2023 ook worden verhoogd? Heeft de minister reeds een poging

de renégocier le contrat Diabolo?

20.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Depuis mon entrée en fonction, j'encourage le transfert modal au bénéfice des moyens de transport durables tels que le train pour se rendre à l'aéroport et en revenir. En outre, le train doit également devenir une alternative à part entière pour les voyages sur le territoire européen.

Tout voyageur se rendant à l'aéroport de Zaventem en train, doit payer une taxe Diabolo. C'est la conséquence d'un contrat confidentiel conclu entre le gouvernement de l'époque et la SA Northern Diabolo, lors de la réalisation du projet en 2007. Le dossier en question est en cours d'analyse. Par conséquent, je ne peux pas répondre à des questions spécifiques pour le moment.

20.03 Frank Troosters (VB): Le contribuable peut payer, mais il ne peut pas savoir ce qui figure dans le contrat, il ne peut pas connaître le nombre de voyageurs et il ne peut pas non plus savoir ce qui a déjà été payé à la firme. La transparence n'est pas du tout au rendez-vous.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Hasselt" (55030553C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Hasselt" (55030554C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux à la gare de Hasselt" (55030569C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les toilettes de la gare de Hasselt" (55030571C)

21.01 Frank Troosters (VB): Ce n'est pas la première fois que je dénonce la situation des toilettes dans la gare de Hasselt. Le ministre m'a répondu à une question de 2021 que la SNCB tend vers un seul module d'exploitation uniforme pour l'ensemble des toilettes dans les gares par le biais d'un contrat de concession. À cet effet, une consultation européenne du marché serait lancée. Où en est-on? Quand cette situation préjudiciable pour la clientèle appartiendra-t-elle au passé?

La gare de Hasselt est également confrontée depuis des années à des problèmes avec les escalators. Fin 2018, des travaux de rénovation ont débuté qui dureront jusqu'en fin 2024. Les

ondernomen om het Diabolocontract te heronderhandelen?

20.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Al sinds mijn aantreden stimuleer ik een modal shift naar duurzame vervoersmiddelen zoals de trein om van en naar de luchthaven te reizen. De trein moet daarnaast ook een volwaardig alternatief worden voor reizen op het Europese grondgebied.

Elke reiziger die per spoor naar de luchthaven van Zaventem reist, moet een Diabolotoeslag betalen. Dat is een gevolg van een vertrouwelijk contract dat bij de realisatie van het project in 2007 werd gesloten tussen de toenmalige regering en Northern Diabolo nv. Het dossier in kwestie wordt momenteel geanalyseerd. Daarom kan ik nu niet op concrete vragen antwoorden.

20.03 Frank Troosters (VB): De belastingbetaler mag zijn geld afgeven, maar hij mag niet weten wat er in het contract staat, hij mag de reizigersaantallen niet kennen en hij mag ook niet weten hoeveel er al betaald is aan de firma. Transparantie is hier ver te zoeken.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Hasselt" (55030553C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55030554C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken aan het station van Hasselt" (55030569C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toiletten in het station van Hasselt" (55030571C)

21.01 Frank Troosters (VB): Ik heb de situatie in de toiletten van het station van Hasselt hier al eerder aangeklaagd. Op een vraag uit 2021 antwoordde de minister dat de NMBS streeft naar één uniforme uitbatingsmodule voor alle toiletten in de stations via een concessieovereenkomst. Daartoe zou een Europese marktconsultatie worden gelanceerd. Hoe staat het daarmee? Wanneer zal de klantonvriendelijke situatie in het station van Hasselt verleden tijd zijn?

Ook nog in het station van Hasselt is er al jaren een probleem met de roltrappen. Eind 2018 werden renovatiewerken gestart die zouden duren tot eind 2024. Er zijn regelmatig problemen met de nieuwe

nouveaux escalators sont régulièrement en panne. Le calendrier fixé sera-t-il respecté? Les budgets prévus suffiront-ils? Pourquoi les escalators à Hasselt sont-ils aussi souvent en panne et quand ce problème sera-t-il enfin résolu?

21.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La gare de Hasselt est l'une des cinq gares ferroviaires limbourgeoises où la SNCB et Infrabel procèdent au rehaussement et à la rénovation des quais. Les travaux de génie civil à la gare de Hasselt se déroulent conformément au calendrier. Des travaux complémentaires seront exécutés, comme l'aménagement de la voie A1 et d'un nouveau parking à vélos. Après les travaux, la gare sera accessible à tous les voyageurs.

La mise en service en temps opportun, par le fabricant, des nouveaux ascenseurs et escaliers mécaniques a toujours constitué une priorité pour la SNCB. Il y a eu des perturbations, dont les causes ont été traitées et un suivi de la situation est assuré.

La consultation du marché à l'échelon européen s'est terminée avant la date butoir. Aucun des soumissionnaires n'a proposé d'offre conforme et aucune convention de concession n'a encore été conclue. La SNCB publiera une nouvelle consultation du marché comportant une offre de concession pour les 14 gares les plus importantes. Dans les autres gares, les sanitaires seront exploités sous la gestion de la SNCB par un partenaire désigné à la suite d'un marché public. À Hasselt, les toilettes seront gérées par la SNCB. Les serrures à monnaie ont été placées pour limiter le vandalisme.

L'incident est clos.

22 Question de Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La disponibilité des toilettes dans les trains" (55030575C)

22.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): L'indisponibilité des toilettes dans les trains peut être problématique pour de nombreux voyageurs. La situation n'est pas facile non plus pour les accompagnateurs de train.

Est-il exact que les accompagnateurs de train sont confrontés à des voyageurs agressifs, agacés par l'indisponibilité des toilettes? La SNCB reconnaît-elle le problème? Que fait-on pour y remédier? Comment le ministre réagit-il au fait que des trains sont mis en circulation même si toutes les toilettes à bord sont hors service?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

roltrappen. Zal de vooropgestelde timing worden gehaald? Zullen de voorziene budgetten volstaan? Waarom vallen de roltrappen in Hasselt zo vaak uit en wanneer zal dat eindelijk worden opgelost?

21.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het station van Hasselt is één van de vijf Limburgse treinstations waar de NMBS en Infrabel de perrons verhogen en vernieuwen. De bouwkundige werken aan het station van Hasselt zitten op schema. Er zullen een aantal bijkomende werken worden uitgevoerd, zoals de aanleg van een spoor 1A en een nieuwe fietsparking. Na de werken zal het station voor alle reizigers toegankelijker zijn.

De tijdige indienststelling door de fabrikant van de nieuwe liften en roltrappen naar de nieuwe perrons is steeds een aandachtspunt voor de NMBS geweest. Er zijn storingen geweest, maar de oorzaken zijn aangepakt en de situatie wordt opgevolgd.

De Europese marktconsultatie werd voor de deadline afgerond. Geen van de inschrijvers bracht een conform bod uit en er is dus nog geen concessieovereenkomst gesloten. De NMBS publiceert een nieuwe marktconsultatie met een concessieaanbod voor de 14 grootste stations. Het sanitair in de andere stations zal onder beheer van de NMBS worden uitgebaat door een partner via een overheidsopdracht. In Hasselt komen de toiletten onder beheer van de NMBS. De muntsloten werden geplaatst om vandalisme in te perken.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beschikbaarheid van de toiletten op de trein" (55030575C)

22.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Het ontbreken van een toilet op de trein kan voor veel reizigers problematisch zijn. Het is voor treinbegeleiders ook niet gemakkelijk om met deze situatie om te gaan.

Klopt het dat treinbegeleiders agressie ondervinden naar aanleiding van onbeschikbare toiletten? Erkent de NMBS het probleem? Wat wordt eraan gedaan? Wat vindt de minister ervan dat de treinen moeten uitrijden, zelfs als er eenkel toilet werkt?

22.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De

La SNCB applique une procédure visant à maximaliser la disponibilité des toilettes dans les trains. Les trains et les sanitaires sont nettoyés tous les jours. Il y a plusieurs programmes de nettoyage, en fonction de la durée de l'arrêt du train et des équipements présents. Les trains qui sont mis en service de manière intensive sont également nettoyés durant le trajet. La cuve des toilettes est vidangée et rincée tous les trois jours.

Un problème local est survenu au Limbourg. En raison de travaux sur les rails, il était plus difficile de vider les toilettes. Entre-temps, il a été procédé à des aménagements qui devraient permettre de vider plus régulièrement les toilettes. Il se peut toujours que des toilettes ne soient pas accessibles pour cause de vandalisme ou parce qu'elles sont défectueuses.

La SNCB met tout en œuvre pour améliorer la disponibilité et le niveau de confort du matériel. L'avènement des voitures M7 permettra de mettre hors service du matériel plus ancien et plus sensible aux défaillances techniques. Nous suivons cette question de près.

22.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La SNCB doit faire circuler des rames vétustes en raison du manque d'investissements sous le gouvernement précédent. Il est cependant important que chaque passager de chaque train puisse faire usage d'une toilette.

L'incident est clos.

Le président: La question n° 55030682 de M. Ben Achour est transformée en question écrite.

23 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'adaptation du poids total des utilitaires légers" (55030695C)

23.01 Frank Troosters (VB): *L'Europe permet à ses États-membres de porter le poids total des utilitaires légers équipés de systèmes de propulsion alternatifs et plus propres à 4 250 kg, contre 3 500 kg actuellement, dans la mesure où cet excédent de poids est imputable au système de propulsion.*

Où en est cette modification et quelles sont les obstacles à sa concrétisation? Le projet pilote annoncé débutera-t-il en février-mars 2023? Combien de temps ce projet durera-t-il et pour quand les conclusions sont-elles attendues? Ce projet pilote sera-t-il différent du projet néerlandais? En quel sens? S'il n'y a aucune différence, ne

NMBS volgt een procedure om de beschikbaarheid van de toiletten in de treinen zo hoog mogelijk te houden. De treinen en het sanitair worden dagelijks schoongemaakt. Er zijn verschillende schoonmaakprogramma's, afhankelijk van de duur van de stilstand en de aanwezige uitrusting. Intensief gebruikte treinen worden ook tijdens de rit schoongemaakt. De opvangbakken van de toiletten worden om de drie dagen geleegd en gespoeld.

In Limburg is er een lokaal probleem geweest. Door werkzaamheden aan het spoor was het moeilijker om de toiletten te legen. Er zijn intussen aanpassingen gebeurd zodat dit wel regelmatiger kan gebeuren. Het is altijd mogelijk dat een toilet wegens vandalisme of een defect niet toegankelijk is.

De NMBS doet er alles aan om de beschikbaarheid en het comfortniveau van het materieel te doen stijgen. Met de komst van M7-stellen zal ouder, defectgevoelig materieel buiten dienst kunnen worden gesteld. Wij volgen dit van nabij op.

22.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De NMBS moet aan de slag met oude treinstellen, als gevolg van de onderinvesteringen onder de vorige regering. Maar het is belangrijk dat elke passagier op elke trein van een toilet gebruik kan maken.

Het incident is gesloten.

De voorzitter: Vraag nr. 55030682 van de heer Ben Achour wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

23 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanpassing van het totale gewicht van lichte bedrijfsvoertuigen" (55030695C)

23.01 Frank Troosters (VB): *Lidstaten mogen van Europa het totale gewicht van lichte bedrijfsvoertuigen met een alternatieve schonere aandrijving opvoeren tot 4.250 kg tegenover de huidige 3.500 kg, voor zover dat overgewicht te verklaren is door het aandrijfsysteem.*

Wat is de stand van zaken in deze aanpassing en welke praktische bezwaren bemoeilijken die? Zal het aangekondigde proefproject van start gaan in februari-maart 2023? Hoelang zal dat project duren en wanneer volgen de conclusies? Zal dit proefproject verschillen van het Nederlandse? In welke zin? Kunnen we anders niet terugvallen op de

pourrions-nous pas nous rabattre sur les conclusions néerlandaises? En attendant les conclusions, le ministre s'accordera-t-il avec le secteur d'activité afin d'éviter toute perte de compétitivité éventuelle?

23.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

Depuis 2018, les États membres européens permettent que les véhicules de transport de marchandises dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 4 250 kg soient conduits avec un permis B, à condition qu'ils soient équipés d'un système de propulsion alternatif. Il s'agit de camionnettes dont la masse maximale autorisée (MMT) excède 3,5 tonnes en raison de la masse de la batterie ou du système de propulsion alternatif.

Le projet pilote néerlandais expire fin 2022 et la mesure pourrait devenir définitive. Cette mesure exige une évaluation individuelle de tout véhicule qui échappe à la règle. On ne sait pas avec précision si la masse supplémentaire au-delà des 3,5 tonnes est due ou non au système de propulsion alternatif sans augmentation de la charge utile. La Commission européenne en tiendra compte lors de la révision de la directive.

En Belgique, nous élaborons un projet-pilote dans le cadre duquel des conducteurs auprès de sociétés logistiques et de transport conduisent de tels véhicules électriques ou véhicules à l'hydrogène avec un permis de conduire B pendant une période de trois ans. Les entreprises concernées sont tenues de communiquer le nombre de kilomètres parcourus, le nombre de trajets de chaque véhicule, le rayon de chaque véhicule et le nombre d'accidents de la route liés à la masse plus élevée du véhicule. Les entreprises doivent également indiquer si le véhicule a été utilisé à titre complémentaire ou en remplacement d'un véhicule à combustion fossile. Au cours du projet pilote, il sera communiqué sur le site web du SPF Mobilité quels véhicules remplissent les conditions et quelles entreprises y participent. L'entrée en vigueur de la réglementation est attendue pour début 2023.

L'incident est clos.

24 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des trains et actifs de la SNCB aux mains de trusts dans le Delaware" (55030696C)

24.01 Frank Troosters (VB): Ayant reçu entre-temps une réponse écrite, je ne poserai pas cette question.

Nederlandse conclusies? Zal de minister in afwachting van de conclusies afspraken maken met de bedrijfssector om een mogelijk verlies aan concurrentiekraft te voorkomen?

23.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):

Sinds 2018 kunnen Europese lidstaten voertuigen voor vrachtvervoer met een maximaal toegelaten massa tot hoogstens 4.250 kg met een rijbewijs B laten besturen, op voorwaarde dat die rijken op een alternatieve aandrijving. Het gaat om bestelwagens waarvan de maximaal toegelaten massa (MTM) meer dan 3,5 ton is door de massa van de batterij of het alternatief aandrijfsysteem.

Het Nederlandse proefproject loopt eind 2022 af en wordt mogelijk omgezet in een definitieve maatregel. De regel vergt een individuele beoordeling van elk voertuig dat in aanmerking komt voor de uitzondering. Het is alvast niet duidelijk of de extra massa boven de 3,5 ton wel of niet te wijten is aan het alternatief aandrijfsysteem zonder dat het laadvermogen wordt verhoogd. De Europese Commissie zal dit meenemen in de herziening van de richtlijn.

In België werken we aan een proefproject waarbij bestuurders bij logistieke en transportbedrijven gedurende drie jaar dergelijke elektrische voertuigen of waterstofvoertuigen besturen met een rijbewijs B. Daarbij moeten de bedrijven jaarlijks de gereden kilometers, het aantal ritten van elk voertuig, het werkgebied van elk voertuig en het aantal verkeersongelukken dat samenhangt met de hogere massa van het voertuig, meedelen. Ook moet men aangeven of het voertuig aanvullend werd ingezet of ter vervanging van een voertuig op fossiele brandstoffen. Tijdens het proefproject zal men op de website van de FOD Mobiliteit meedelen welke voertuigen aan de vereisten voldoen en welke bedrijven er deelnemen. Men verwacht dat het besluit in werking kan treden begin 2023.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-treinen en activa in handen van trusts in Delaware" (55030696C)

24.01 Frank Troosters (VB): Ik zal deze vraag niet stellen. Ik heb ondertussen een schriftelijk antwoord ontvangen.

L'incident est clos.

25 Question de Bert Moyaers à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les parkings sans barrière" (55030702C)

25.01 **Bert Moyaers** (Vooruit): À Saint-Trond, il y a quelques mois, le tout premier parking sans barrière a été inauguré en grande pompe. Grâce à un système de reconnaissance des plaques minéralogiques, l'utilisateur paye au terminal de paiement ou par voie électronique, sans même qu'un ticket de parking soit nécessaire.

Le ministre a-t-il déjà diligenté une enquête quant à une possible violation de la vie privée? Existe-t-il des projets d'installation d'autres parkings du même type ailleurs?

25.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le 24 août 2022, la régie communale autonome Trupark a signé l'accord de communication des données avec la DG Transport routier et Sécurité routière du SPF Mobilité. L'accès aux données de la DIV a été donné le 12 septembre 2022. Le SPF estime donc que la législation sur la protection de la vie privée est respectée. C'est à la commune d'y veiller. Trupark doit être en mesure de prouver que les études nécessaires ont été menées pour justifier des caméras ANPR à la place des barrières.

25.03 **Bert Moyaers** (Vooruit): Cela ne me dit pas si l'enquête est toujours en cours. L'article 16 de la délibération du 19 mars 2015 stipule qu'il y a toujours lieu d'opter pour des barrières et des poteaux, par exemple, plutôt que pour une identification par le biais du registre de la DIV. La procédure à suivre en l'absence de barrière n'est pas encore claire et comporte un risque que l'automobiliste reçoive une amende de stationnement sur la base des données de la DIV alors qu'il ignorait que l'emplacement était payant.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de

- **Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Des subventions supplémentaires pour Lineas" (55030732C)**
- **Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les projets d'avenir de Lineas" (55031364C)**
- **Eric Thiébaut à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les services de Lineas" (55032079C)**

Het incident is gesloten.

25 Vraag van Bert Moyaers aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Frictieloze parkings" (55030702C)

25.01 **Bert Moyaers** (Vooruit): In Sint-Truiden pakte men enkele maanden geleden uit met de inhuldiging van de allereerste frictieloze parking. Daar staat niet langer een slagboom, maar de gebruiker betaalt op basis van nummerplaatherkenning aan de betaalautomaat of digitaal zonder dat er zelfs een parkeerticket aan te pas komt.

Is de minister al begonnen aan een onderzoek naar een mogelijke schending van het privacybeginsel? Zijn er plannen voor dergelijke parkings elders?

25.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Het autonoom gemeentebedrijf Trupark heeft op 24 augustus 2022 de overeenkomst tot mededeling van gegevens ondertekend met het DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit. De toegang tot de DIV-gegevens werd opengesteld op 12 september 2022. De FOD oordeelt dus dat de privacywetgeving gerespecteerd wordt. De gemeente moet daarop toezien. Trupark moet kunnen aantonen dat de nodige studies zijn uitgevoerd om ANPR-camera's in plaats van slagbomen te rechtvaardigen.

25.03 **Bert Moyaers** (Vooruit): Daarmee weet ik niet of het onderzoek nog loopt. Artikel 16 van de beraadslaging van 19 maart 2015 bepaalt dat altijd moet worden geopteerd voor bijvoorbeeld slagbomen en paaltjes in plaats van identificatie via het DIV-register. De te volgen procedure bij gebrek aan een slagboom is nog niet duidelijk, met het risico dat men dan een pv krijgt voor fout parkeren op basis van de gegevens van de DIV.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van

- **Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Extra subsidies voor Lineas" (55030732C)**
- **Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstplannen van Lineas" (55031364C)**
- **Eric Thiébaut aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De diensten van Lineas" (55032079C)**

26.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le CEO de Lineas, l'opérateur privé de transport de marchandises par rail, a demandé une nouvelle fois une aide publique supplémentaire. Depuis sept ans, la société accuse des pertes et ne parvient pas à être rentable sans l'aide de tiers. Le ministre envisage-t-il d'accéder à cette demande? Dans l'affirmative, de quel montant s'agirait-il? Le ministre sait-il pourquoi Lineas n'est pas en mesure de trouver des candidats conducteurs de train?

Lineas critique la médiocrité des infrastructures ferroviaires. Quelles sont les améliorations à apporter?

26.02 Tomas Roggeman (N-VA): *Le nouvel administrateur délégué de Lineas demande une injection de capital frais de 100 millions d'euros.*

Que pense le ministre des projets de Lineas? Adaptera-t-il le système des subventions pour le transport combiné et diffus dans notre pays? Quelles démarches convenues au Rail Freight Forum seront-elles encore entreprises? Quels investissements seront-ils réalisés au cours des prochaines années pour améliorer l'accessibilité de nos ports pour le transport de marchandises par rail? Où en est l'étude relative à l'allongement à 750 mètres des voies d'évitement? Où seront-elles déployées?

26.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Lineas est un partenaire important pour la réalisation de l'ambition du gouvernement en matière de fret ferroviaire. En tant que ministre, il n'est pas approprié de commenter la situation financière d'une entreprise privée.

Je suis régulièrement en contact avec Lineas, qui joue un rôle majeur dans l'objectif du gouvernement de doubler le volume du fret ferroviaire d'ici 2030. Lineas, qui détient une part importante du fret ferroviaire en Belgique, jouera certainement un rôle dans cette dynamique, mais pas à titre exclusif.

Quant au statut d'entreprise nationale stratégique et au soutien financier supplémentaire, je renvoie au ministre des Finances.

Lineas constitue un jalon important de ma politique et pourra également bénéficier des efforts que nous faisons pour développer le fret ferroviaire, par exemple dans le cadre de notre plan d'action pour le transport de marchandises. Cette politique aidera Lineas à améliorer sa situation financière.

26.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De CEO van de private spoorvrachtoperator Lineas heeft nogmaals om extra overheidssteun gevraagd. Het bedrijf maakt al zeven jaar lang verlies en slaagt er niet in om zelfstandig rendabel te zijn. Overweegt de minister in te gaan op de vraag? Zo ja, over hoeveel miljoen euro zou het gaan? Weet de minister waarom Lineas geen kandidaat-treinbestuurders kan vinden?

Lineas heeft kritiek op de ondermaatse spoorinfrastructuur in België. Wat moet er verbeteren?

26.02 Tomas Roggeman (N-VA): *De nieuwe gedelegeerd bestuurder van Lineas rekent op 100 miljoen euro vers kapitaal.*

Wat vindt de minister van de plannen van Lineas? Zal hij een aanpassing doorvoeren aan het systeem van de subsidies voor het gecombineerd en verspreid vervoer in ons land? Welke stappen die werden afgesproken op het Rail Freight Forum, zullen nog worden genomen? Welke investeringen zullen in de komende jaren plaatsvinden om onze havens beter bereikbaar te maken voor goederenvervoer per spoor? Hoeveel staat het onderzoek naar de uitbouw van uitwijksporen van 750 meter? Waar zullen deze worden uitgerold?

26.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Lineas is een belangrijke partner voor de verwezenlijking van de ambitie van de regering inzake het goederenvervoer. Als minister is het niet gepast om commentaar te geven op de financiële situatie van een privéonderneming.

Ik heb regelmatig contact met Lineas, dat een belangrijke rol speelt in de doelstelling van de regering om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Lineas, dat een groot aandeel heeft in het goederenvervoer per spoor in België, zal zeker een rol spelen in die dynamiek, maar niet alleen dat bedrijf.

Voor de kwestie van de status van strategische nationale onderneming en de aanvullende financiële steun verwijst ik naar de minister van Financiën.

Lineas is een belangrijke mijlpaal van mijn beleid en zal ook kunnen profiteren van de inspanningen die wij leveren om het goederenvervoer per spoor te ontwikkelen, bijvoorbeeld met ons plan voor het goederenvervoer. Dat zal Lineas helpen zijn financiële situatie te verbeteren.

26.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je ne comprends pas comment le ministre peut continuer à prétendre qu'il croit au doublement du volume de transport de marchandises d'ici 2030. Je soupçonne qu'il n'en sera rien.

26.05 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre veut doubler le volume de marchandises transportées par rail, mais Lineas réduit ses activités. De nombreuses causes externes sont à l'origine de cette décision, mais la politique menée par le ministre y a également contribué. Je fais référence à l'indignation du secteur lorsqu'il a réformé les subventions pour le transport combiné et diffus. Par ailleurs, il n'a pas respecté ses engagements vis-à-vis du Belgian Rail Freight Forum. Nous assisterons plutôt à une réduction de moitié qu'à un doublement du transport de marchandises d'ici 2030.

L'incident est clos.

27 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les trains trop courts sur la ligne entre Lichervelde et Bruges" (55030740C)

27.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Une pétition a été lancée à Lichervelde pour dénoncer l'inadéquation de la composition des trains au nombre de voyageurs, notamment aux heures de pointe. La SNCB compte-t-elle remédier à la situation?

27.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La composition d'un train est réduite lorsqu'il y a une différence d'au moins 20 places entre la composition prévue et la composition réelle. Le but est de communiquer, à terme, les informations relatives à la composition des trains de manière active au moyen de l'appli, des écrans sur les quais et des annonces vocales. Cela étant dit, chaque départ d'un train à composition réduite n'est pas nécessairement synonyme de train bondé.

Le train P dont il est question ici, a circulé quatre fois en une courte période à composition réduite en septembre. Le train était composé de trois au lieu de six voitures, ce qui a entraîné un manque de places assises. La SNCB s'en excuse. Lorsque le train circule à composition normale, il y a assez de places. Les causes d'une réduction de la composition peuvent être multiples.

La SNCB s'efforce de diminuer le taux d'immobilisation du matériel roulant, lequel a d'ailleurs déjà baissé de 20 %.

27.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Des

26.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik begrijp niet dat de minister kan blijven beweren dat hij gelooft in een verdubbeling van het goederenvervoer tegen 2030. Ik vermoed dat er niets van in huis komt.

26.05 Tomas Roggeman (N-VA): De minister wil een verdubbeling, maar Lineas schroeft haar activiteiten terug. Heel wat externe oorzaken liggen aan de basis hiervan, maar ook het beleid van de minister heeft daartoe bijgedragen. Ik verwijst naar de verontwaardiging in de sector toen hij de subsidies voor gecombineerd en verspreid vervoer heeft hervormd. Hij heeft daarnaast de beloftes aan het Belgian Rail Freight Forum niet nagekomen. We zullen allicht dichter uitkomen bij een halvering dan bij een verdubbeling van het goederenvervoer tegen 2030.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het gebrek aan treinwagens op de lijn Lichervelde - Brugge" (55030740C)

27.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): In Lichervelde werd een petitie gelanceerd omdat het aantal treinwagens niet is aangepast aan het aantal opstappende reizigers, vooral tijdens de piekuren. Zal de NMBS actie ondernemen?

27.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Een trein heeft een verminderde samenstelling als er minstens 20 plaatsen verschil is tussen de geplande en de werkelijke samenstelling. Het doel is om informatie over de treinsamenstelling op termijn actief mee te delen via de app, de perronschermen en audio. Daarnaast zorgt niet elk vertrek van een trein met verminderde samenstelling automatisch voor overbezetting.

De piekuurtrein waarover het hier gaat, reed in september vier keer kort na elkaar met een verminderde samenstelling, waardoor er slechts drie in plaats van zes wagons beschikbaar waren en er te weinig zitplaatsen waren. De NMBS verontschuldigt zich daarvoor. Bij een normale samenstelling is er geen plaatsgebrek. Er kunnen verschillende oorzaken zijn.

De NMBS werkt hard aan de immobilisatiegraad van het rollend materieel waardoor die al met 20 % zakte.

27.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Een

problèmes peuvent survenir de temps à autre, mais s'ils deviennent structurels, la SNCB doit intervenir.

L'incident est clos.

[28] Questions jointes de

- Tania De Jonge à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'affectation du bâtiment de la gare de Ninove" (55030798C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'initiative sociale dans la gare de Ninove" (55030874C)
- Anja Vanrobaeys à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'affectation du bâtiment de la gare de Ninove (point de contact bien-être)" (55032685C)

[28.01] **Tania De Jonge** (Open Vld): Ma question relative à l'affectation de la gare de Ninove est rattrapée par l'actualité. Aussi voudrais-je demander au ministre si le bâtiment de la gare sera encore occupé. Est-il encore envisageable que le Steunpunt Welzijn Ninove-Aalst s'installe dans le bâtiment?

[28.02] **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): *L'espace des concessions de la gare de Ninove devra être démantelé au niveau du gros oeuvre. Le nouveau concessionnaire devra complètement réaménager le bâtiment. Cet investissement excède les moyens du Steunpunt Welzijn, qui souhaitait y installer les coursiers à vélos du projet en travail social Snel & Wel. Pourquoi ces travaux de démantèlement sont-ils nécessaires? N'y a-t-il pas moyen de garder la gare en état et d'y abriter le service de coursiers à vélo?*

La prospection du marché pour la gare de Lede a-t-elle déjà eu lieu?

[28.03] **Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):** La vie dans les gares constitue une priorité de ma politique. Il a été envisagé d'héberger un service de coursiers à vélo dans le bâtiment de la gare de Ninove. Hélas, une étude a révélé que l'édifice ne satisfaisait plus aux exigences de sécurité générale ni aux normes actuelles en matière de constructions et d'énergie. C'est pourquoi le bâtiment est remis à l'état de gros œuvre. Une transformation pour y héberger un service de coursiers à vélo nécessiterait des coûts trop élevés. Nous cherchons à présent une autre destination à ce bâtiment.

La consultation du marché pour la gare de Lede est achevée. Elle abritera un commerce de vélos et un atelier.

probleem kan al eens voorvallen, maar als het structureel wordt, moet de NMBS maatregelen nemen.

Het incident is gesloten.

[28] Samengevoegde vragen van

- Tania De Jonge aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestemming van het stationsgebouw in Ninove" (55030798C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het sociaal initiatief in het station Ninove" (55030874C)
- Anja Vanrobaeys aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De bestemming van het stationsgebouw te Ninove (steunpunt welzijn)" (55032685C)

[28.01] **Tania De Jonge** (Open Vld): Mijn vraag over de bestemming van het station van Ninove is ondertussen ingehaald door de feiten. Daarom wil ik graag van de minister weten of het stationsgebouw nog ingenomen zal worden. Is er nog een mogelijkheid voor het Steunpunt Welzijn Ninove-Aalst om zich in het gebouw te vestigen?

[28.02] **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): *De concessieruimte van het station van Ninove moet volledig casco worden gezet. De toekomstige concessionaris moet het gebouw helemaal opnieuw inrichten. Dat is een te zware investering voor het Steunpunt Welzijn, dat er de fietskoeriers van het sociaal tewerkstellingsproject Snel & Wel onderdak wilde geven. Waarom moet het station in casco worden gezet? Is er geen mogelijkheid om het station te behouden zoals het is en er alsnog de fietskoeriersdienst te huisvesten?*

Is de marktconsultatie van het station van Lede al gebeurd?

[28.03] **Minister Georges Gilkinet (Nederlands):** Leven in de stations is een prioriteit van mijn beleid. In Ninove werd onderzocht of het mogelijk was om een fietskoeriersdienst in het gebouw te huisvesten. Helaas wees onderzoek uit dat het stationsgebouw niet meer voldoet aan de algemene veiligheid en aan de hedendaagse bouw- en energienormen. Daarom wordt het gebouw in casco gezet. Het fietskoeriersproject er alsnog in onder brengen, zou voor iedereen tot al te hoge kosten leiden. We zoeken nu een andere bestemming voor het gebouw.

De marktconsultatie voor het station is Lede is voltooid. Er komt een fietswinkel met een fietsherstelplaats.

28.04 Tania De Jonge (Open Vld): Nous espérons que le projet Snel & Wel pourra trouver un bâtiment adéquat et que la gare pourra rapidement être réhabilitée d'une autre manière. L'administration communale est tout à fait disposée à collaborer à cet objectif. L'inoccupation du bâtiment n'est pas propice à la sécurité dans le quartier.

28.05 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Je suis très déçue. Il aurait été positif que Steunpunt Welzijn, une ASBL œuvrant pour les personnes vulnérables, puisse compter sur le soutien de la SNCB et des pouvoirs publics. Il est également regrettable que le projet en travail social Snel & Wel ne soit même pas autorisé à s'installer temporairement dans le bâtiment de la gare, en attendant une solution définitive.

L'incident est clos.

29 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le Rhin de fer" (55030843C)

29.01 Wouter Raskin (N-VA): D'ici à 2030, le ministre veut doubler le transport ferroviaire de marchandises. À cette fin, le conseil des ministres a approuvé son plan comportant 26 actions concrètes.

Le Rhin de fer y trouve-t-il une place? L'étude visant à mettre à jour l'analyse des coûts et avantages sociaux a-t-elle été réalisée dans l'intervalle? Quand sera-t-elle disponible?

29.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): L'un des objectifs du plan fret est de développer une vision de l'architecture du réseau comme levier pour promouvoir le fret ferroviaire. Il est évident que des projets comme le Rhin de fer y jouent un rôle. La mise en œuvre du projet 3RX constitue un objectif partagé des niveaux de pouvoir fédéral et flamand depuis plusieurs années et elle est au cœur de nos relations avec les Pays-Bas et l'Allemagne.

Dans le cadre de cette mission d'étude, un accord de coopération tripartite a été signé le 23 juillet 2021 entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne pour la publication et l'analyse du marché public conjoint. Après l'analyse des offres reçues à l'automne 2021, l'étude a été attribuée en janvier 2022 à Transport & Mobility Leuven en collaboration avec Panteia via *consulting and development*. Les résultats de l'étude seront disponibles au printemps 2023.

28.04 Tania De Jonge (Open Vld): We hopen dat het project Snel & Wel alsnog een geschikte locatie weet te vinden en dat er gauw een andere invulling wordt gevonden voor het station. Het stadsbestuur wil daaraan zeker meewerken. Het is niet goed voor de veiligheid in de stationsomgeving dat het gebouw blijft leegstaan.

28.05 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Ik ben erg teleurgesteld. Het ware mooi geweest als Steunpunt Welzijn, een vzw die zich inzet voor kwetsbare mensen, had kunnen rekenen op de steun van de NMBS en de overheid. Het is ook jammer dat Snel & Wel zich zelfs niet eens tijdelijk in het stationsgebouw mag vestigen, in afwachting van een definitieve oplossing.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De IJzeren Rijn" (55030843C)

29.01 Wouter Raskin (N-VA): Tegen 2030 wil de minister het goederenverkeer per spoor verdubbelen. Daartoe heeft de ministerraad zijn plan met 26 concrete acties goedgekeurd.

Is er in dat plan plaats voor de IJzeren Rijn? Is de studie die de maatschappelijke kosten-batenanalyse moet actualiseren ondertussen klaar? Wanneer komt die ter beschikking?

29.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Een van de doelstellingen van het goederenplan is de ontwikkeling van een visie op de netwerkarchitectuur als hefboom om het goederenvervoer per spoor te bevorderen. Uiteraard spelen projecten als de IJzeren Rijn daar een rol in. De uitvoering van het zogenaamde 3RX-project is al verscheidene jaren een gedeelde doelstelling van het federale en het Vlaamse beleidsniveau en staat centraal in onze betrekkingen met Nederland en Duitsland.

Op 23 juli 2021 werd voor de studieopdracht een drieledige samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen België, Nederland en Duitsland, om de gezamenlijke overheidsopdracht in de markt te plaatsen en te analyseren. Na de analyse van de ontvangen offertes in het najaar van 2021 werd de studie in januari 2022 gegund aan Transport & Mobility Leuven in samenwerking met Panteia via *consulting and development*. De resultaten van de studie zullen in het voorjaar van 2023 ter

Un groupe de travail composé de représentants de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la Flandre et de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie suit de près cette étude. Le SPF Mobilité agit comme pouvoir adjudicateur coordinateur. Chaque pays prendra en charge un tiers des coûts de l'étude, conformément à l'accord de coopération. Le coût total de l'étude est d'environ 400 000 euros.

L'incident est clos.

[30] Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des voyageurs et du personnel dans les gares de Renaix et Audenarde" (55030866C)

30.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): À Renaix, les guichets sont fermés, et à Audenarde, les heures d'ouverture sont limitées et le poste de chef de gare a été supprimé. De ce fait, il y a un manque total de contrôle social dans ces gares, avec toutes les conséquences que cela implique.

À Audenarde, un navetteur aurait brisé la vitre d'un guichet après une discussion sur un supplément de 10 euros. Ensuite, le guichet a dû être fermé. Cette histoire est-elle vraie?

Combien de cas d'agression et de vandalisme ont-ils été signalés à la gare de Renaix depuis la fermeture des guichets? Le ministre continuera-t-il à défendre cette décision? D'autres guichets seront-ils fermés en 2023?

Comment la SNCB va-t-elle améliorer la sécurité dans les gares de Renaix et d'Audenarde?

30.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en néerlandais): Le 20 septembre 2022, un client a voulu faire changer la destination de son abonnement, mais a refusé de payer le supplément correspondant. L'abonnement n'a pas été modifié, après quoi le client est devenu agressif et a endommagé la vitre du guichet. Le guichet a ensuite été fermé jusqu'au 21 septembre, date à laquelle un plexiglas temporaire a été installé. Entre-temps, le guichet a été entièrement réparé. Le service aux voyageurs a été poursuivi au distributeur automatique par le personnel de la SNCB.

La SNCB et moi-même considérons qu'il est important que tout le personnel reçoive le soutien nécessaire après un tel incident. Toutefois, la personne concernée n'a pas jugé nécessaire de faire appel à l'accompagnement proposé.

beschikking zijn.

Een werkgroep met vertegenwoordigers van België, Nederland, Duitsland, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen volgt de studie van nabij. De FOD Mobiliteit fungeert als coördinerende aanbestedende overheid. Elk land zal een derde van de studiekosten dragen, zoals bepaald in de samenwerkingsovereenkomst. De totale kostprijs van de studie bedraagt ongeveer 400.000 euro.

Het incident is gesloten.

[30] Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van de reizigers en van het personeel in de stations Ronse en Oudenaarde" (55030866C)

30.01 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): In Ronse zijn de loketten gesloten, in Oudenaarde zijn de openingsuren beperkt en is de functie van stationschef afgeschaft. Daardoor is er in die stations een totaal gebrek aan sociale controle, met alle gevolgen van dien.

In Oudenaarde zou een pendelaar een loketraam hebben ingeslagen na een discussie over een toeslag van 10 euro. Nadien moest het loket worden gesloten. Klopt dat verhaal?

Hoeveel gevallen van agressie en vandalisme zijn er sinds de sluiting van de loketten gemeld in het station van Ronse? Blijft de minister die beslissing verdedigen? Zullen er in 2023 nog loketten worden gesloten?

Hoe zal de NMBS de veiligheid in de stations van Ronse en Oudenaarde verbeteren?

30.02 **Minister Georges Gilkinet** (Nederlands): Op 20 september 2022 wou een klant de bestemming van zijn abonnement laten wijzigen, maar hij weigerde daarvoor extra te betalen. Het abonnement werd niet aangepast, waarna de klant agressief werd en het loketraam beschadigde. Het loket werd daarop gesloten tot 21 september, toen tijdelijk plexiglas werd geïnstalleerd. Intussen is het loket volledig hersteld. De dienstverlening werd voortgezet voor de reizigers aan de automaat door het personeel van de NMBS.

De NMBS en ikzelf achten het belangrijk dat alle personeelsleden na zo'n voorval de nodige ondersteuning krijgen. De betrokkenen vond het echter niet nodig om van de aangeboden begeleiding gebruik te maken.

La SNCB fournit de gros efforts pour optimiser les relations avec la police locale afin de renforcer la coopération sur le terrain. Elle renforce également les patrouilles de Securail et la vidéosurveillance sur la base de ses évaluations des risques. À cet effet, des caméras ont été installées dans les deux gares.

30.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Les caméras ne peuvent pas remplacer les personnes. La gare de Ronse est inoccupée et se dégrade complètement. La réalité sur le terrain est bien loin des gares vivantes que le ministre avait en tête.

La fermeture des guichets n'est pas une bonne chose pour les usagers du rail et tend à augmenter l'agressivité.

L'incident est clos.

Le président: Les questions n°s 55030867C et 55030870C de Mme Verhaert, 55030892C de Mme Cornet et 55030905C de M. Rigot sont transformées en questions écrites.

31 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La capacité du réseau ferroviaire" (55030907C)

31.01 Tomas Roggeman (N-VA): *La construction du tunnel Schuman-Josaphat et l'achèvement de la ceinture Est étaient censés réduire l'engorgement de la jonction Nord-Midi à Bruxelles, mais Infrabel rappelle régulièrement la nécessité de travaux d'infrastructure supplémentaires. Dans l'intervalle, le ministre veut doubler le transport ferroviaire de passagers et de marchandises. Comment compte-t-il résoudre les problèmes de capacité?*

31.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): La jonction nord-sud constitue un nœud important, lieu de passage de la plupart des trains des principales lignes ferroviaires du pays, et ce, surtout aux heures de pointe. Une étude a été consacrée aux besoins en capacités à moyen et à long termes.

On distingue trois types d'actions: les actions systémiques pour des temps de trajets plus courts par une harmonisation du matériel roulant, les actions "exploitation des sillons" pour un trafic plus fluide par la réduction et l'harmonisation des arrêts et, enfin, les actions "infrastructures plan de transport". Ces dernières actions visent l'aménagement d'infrastructures au nord et au sud de manière à créer des corridors naturels limitant les traversées et à agrandir la capacité autour de Bruxelles, c'est-à-dire les lignes 26 et 28. L'option d'une nouvelle infrastructure de traversée n'est

De NMBS investeert veel in goede betrekkingen met de lokale politie om de samenwerking op het terrein te versterken. Daarnaast versterkt ze de patrouilles van Securail en de camerabewaking op basis van haar risicoanalyses. Daarom werden in beide stations camera's geïnstalleerd.

30.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Camera's kunnen mensen niet vervangen. Het station van Ronse is verlaten en helemaal aan het verloederen. Die realiteit op het terrein staat mijlenver af van de levendige stations die de minister in gedachten had.

Het sluiten van loketten is geen goede zaak voor de reizigers en het leidt tot meer agressie.

Het incident is gesloten.

De voorzitter: De vragen nrs. 55030867C en 55030870C van mevrouw Verhaert, 55030892C van mevrouw Cornet en 55030905C van de heer Rigot worden omgezet in schriftelijke vragen.

31 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De capaciteit van het spoornet" (55030907C)

31.01 Tomas Roggeman (N-VA): *De bouw van de Schuman-Josaphattunnel en de vervollediging van het oostelijk ringspoor moet de overbelasting van de Brusselse noord-zuidverbinding doen verminderen, maar Infrabel blijft regelmatig de nood aan bijkomende infrastructuurwerken signaleren. Ondertussen wil de minister een verdubbeling van personen- en goederenvervoer. Hoe denkt hij de capaciteitsproblemen op te lossen?*

31.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De noord-zuidverbinding is een belangrijk knooppunt waar de meeste treinen van de belangrijkste spoorlijnen van het land passeren, vooral tijdens de spitsuren. Er is een studie verricht naar de capaciteitsbehoeften op middellange tot lange termijn.

Er zijn drie soorten acties: systeemacties voor kortere verkeerstijden door een harmonisatie van het rollend materieel, de acties exploitatie treinpaden voor een vlotter verkeer door beperking en harmonisatie van stops en ten slotte de acties infrastructuur vervoerplan. Met die laatste acties moet er infrastructuur komen ten noorden en ten zuiden zodat er natuurlijke corridors komen die oversteken beperken en moet de capaciteit rond Brussel – lijnen 26 en 28 – vergroten. De optie van nieuwe oversteekplaatsinfrastructuur is dus slechts een van de opties.

donc qu'une option parmi d'autres.

31.03 Tomas Roggeman (N-VA): Les doléances portant sur les capacités et le goulot d'étranglement s'expriment depuis des décennies déjà et ont donné lieu à de nombreux travaux d'infrastructure au cours des 10 à 15 dernières années. Le contournement Schuman-Josaphat n'a apporté aucun soulagement et les doléances sont toujours aussi vives. Une partie de la solution consisterait à redéployer le plan de transport et à revoir certains axes IC-nationaux.

L'incident est clos.

32 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression par la SNCB de la réduction de tarif pour familles nombreuses" (55030914C)
- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression du tarif familles nombreuses" (55032452C)

32.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Est-il exact que la SNCB souhaite supprimer la réduction pour les familles nombreuses? Cette mesure figure-t-elle dans le nouveau contrat de gestion?*

32.02 Chanelle Bonaventure (PS): Le tarif pour familles nombreuses ne figure pas dans le prochain contrat de service public de la SNCB. La nouvelle grille tarifaire prévoit, en compensation, une réduction pour les moins de 25 ans.

À combien s'élève la réduction? Concerne-t-elle tous les jeunes de 12 à 25 ans? Comment compensera-t-elle les avantages dont bénéficiaient les foyers d'au moins trois enfants? Une analyse d'impact a-t-elle été réalisée?

L'aide aux parents de familles nombreuses dépendra de leur statut, notamment BIM. Combien en bénéficieront-ils? Qu'en est-il des autres? Y a-t-il des tarifs spécifiques pour les familles monoparentales? Qu'a pensé la Ligue des familles de la nouvelle grille tarifaire?

32.03 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le train doit demain proposer un service robuste et accessible pour les jeunes. Depuis deux ans, nous travaillons à une politique tarifaire plus simple, lisible et attractive pour attirer plus de voyageurs via le nouveau contrat de service public de la SNCB.

(En néerlandais) Tous les jeunes âgés de 12 à

31.03 Tomas Roggeman (N-VA): De klachten over de capaciteit en de flessenhals bestaan al decennialang en gaven aanleiding tot veel infrastructuurwerken in de afgelopen 10 tot 15 jaren. Ook de bypass Schuman-Josaphat gaf geen soelaas, de klachten zijn gebleven. Een deel van de oplossing is het vervoerplan te herschikken en enkele nationale IC-assen te herzien.

Het incident is gesloten.

32 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de tariefkorting voor grote gezinnen door de NMBS" (55030914C)
- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De afschaffing van het tarief voor grote gezinnen" (55032452C)

32.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Klopt het dat de NMBS de korting voor grote gezinnen wil afschaffen? Staat dit in het nieuwe beheercontract?*

32.02 Chanelle Bonaventure (PS): Het tarief voor grote gezinnen wordt niet in het volgende openbaredienstcontract van de NMBS opgenomen. In het nieuwe tariefsysteem wordt er ter compensatie in een korting voor de 25-minniers voorzien.

Hoeveel bedraagt die korting? Geldt ze voor alle jongeren van 12 tot 25 jaar? Op welke manier zal dat een compensatie vormen voor de voordelen die de gezinnen met minstens drie kinderen genoten? Werd er een impactanalyse gemaakt?

De steun voor ouders van grote gezinnen zal afhankelijk zijn van hun status, meer bepaald de RVV-status. Over hoeveel begunstigden gaat het? Zullen de overige ouders ook steun genieten? Bestaan er specifieke tarieven voor eenoudergezinnen? Wat vond de Ligue des familles van het nieuwe tariefsysteem?

32.03 Minister Georges Gilkinet (Frans): De trein moet in de toekomst een robuuste en voor alle jongeren betaalbare dienstverlening aanbieden. Al twee jaar werken we via het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS aan een eenvoudiger, helderder en aantrekkelijker tariefbeleid om meer reizigers aan te trekken.

(Nederlands) Voor alle jongeren tussen 12 en

25 ans bénéficient de tarifs réduits. Tous les parents bénéficieront, sans distinction, des tarifs correspondant à leur situation spécifique. Les voyages gratuits pour les enfants jusqu'à 12 ans seront maintenus. Des réductions au moins équivalentes à la réduction des familles nombreuses seront automatiquement offertes à tous les jeunes jusqu'à 26 ans, quelle que soit leur situation familiale. Il en va de même pour les séniors, les personnes voyageant en dehors des heures de pointe et les groupes.

(En français) Il y aura des réductions cumulables en heures creuses et pour les petits groupes.

En juillet, j'ai exposé à la Ligue des familles francophone et néerlandophone ces changements et les avantages. La SNCB vient de lui présenter sa future offre tarifaire. Une nouvelle rencontre aura lieu après la signature du contrat de gestion.

Les tarifs doivent s'adapter à la réalité de 2022. Les réductions seront automatisées pour tous les jeunes sans exception, cela concerne des centaines de milliers de personnes. C'est un grand progrès pour la mobilité des familles, y compris monoparentales ou recomposées, qui n'avaient pas droit ou ne demandaient pas la carte de famille nombreuse. Cet avantage est cumulable avec d'autres.

32.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est positif que chaque enfant ait droit à un tarif réduit, mais il est important d'examiner si les familles nombreuses ne seront pas plus mal loties qu'auparavant.

32.05 Chanelle Bonaventure (PS): Il ne faut laisser personne sur le bord du chemin. Vu les enjeux climatiques et économiques, je crois à l'avenir du train. Je reviendrai vers vous après le 23 décembre.

L'incident est clos.

Le président: La question n° 55030930C de Mme Zanchetta est transformée en question écrite.

33 Questions jointes de

- **Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le remplacement des bancs de la gare de Bruxelles-Nord" (55030931C)**

25 jaar gelden gereduceerde tarieven. Alle ouders zullen zonder onderscheid de tarieven genieten die overeenstemmen met hun specifieke situatie. Het gratis reizen voor kinderen tot 12 jaar blijft behouden. Kortingen die minstens gelijkwaardig zijn aan de korting voor grote gezinnen worden automatisch aangeboden aan alle jongeren tot 26 jaar, ongeacht hun gezinssituatie. Hetzelfde geldt voor senioren, mensen die buiten de spits reizen en voor groepen.

(Frans) Er zullen cumulatieve kortingen in de daluren en voor kleine groepen aangeboden worden.

In juli heb ik deze veranderingen en de voordelen ervan uiteengezet aan de Gezinsbond en zijn Franstalige tegenhanger. De NMBS heeft die verenigingen onlangs haar toekomstige tariefaanbod voorgesteld. Een volgende vergadering zal plaatsvinden nadat het beheerscontract is ondertekend.

De tarieven moeten aan de realiteit van 2022 aangepast worden. De kortingen zullen automatisch toegepast worden voor alle jongeren, zonder uitzondering – het gaat over honderdduizenden reizigers. Dat is een grote stap voorwaarts voor de mobiliteit van gezinnen, ook eenouder- en nieuw samengestelde gezinnen, die geen recht hadden op de kortingskaart voor grote gezinnen of die een dergelijke kaart niet aangevraagd hadden. Dit voordeel kan met andere voordelen gecombineerd worden.

32.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is goed dat elk kind recht heeft op een gereduceerd tarief, maar het is belangrijk dat wordt bekeken of de grote gezinnen niet slechter af zullen zijn dan voorheen.

32.05 Chanelle Bonaventure (PS): Er mag niemand uit de boot vallen. Gezien de economische en de klimaatuitdagingen geloof ik in de toekomst van de trein. Na 23 december zal ik hierop terugkomen.

Het incident is gesloten.

De voorzitter: Vraag nr. 55030930C van mevrouw Zanchetta wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

33 Samengevoegde vragen van

- **Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De vervanging van de banken in het station Brussel-Noord"**

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bancs en bois dans la gare du Nord à Bruxelles" (55031004C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Bruxelles-Nord" (55031794C)

(55030931C)

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De houten banken in het Brusselse Noordstation" (55031004C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Brussel-Noord" (55031794C)

33.01 Chanelle Bonaventure (PS): Avec plus de 80 trains par heure et 60 000 voyageurs quotidiens, la gare de Bruxelles-Nord a une place centrale dans notre trafic ferroviaire. D'importants travaux de rénovation et d'amélioration des infrastructures ont été menés, dans le respect de l'unicité historique du bâtiment. Un juste milieu a été trouvé entre respect du patrimoine et modernisation.

Les voyageurs ont constaté que les bancs en bois historiques des quais étaient retirés et remplacés par un modèle en métal, moins respectueux du patrimoine et moins accueillant. Les anciens bancs seraient disponibles à la vente sur internet. Si le confort et la sécurité des voyageurs doivent être des priorités, il faut aussi prendre en compte les critères de patrimoine et de durabilité dans les choix posés pour une gare aussi emblématique.

Quels sont les raisons et les coûts du remplacement de ces bancs? D'autres solutions n'étaient-elles pas envisageables? Y a-t-il des directives de préservation et de mise en valeur du patrimoine à la SNCB? D'autres interventions sont-elles planifiées? Que deviendront les bancs retirés?

33.02 Frank Troosters (VB): La décision de supprimer les bancs en bois sur les quais de la gare de Bruxelles-Nord a été mal accueillie. Pour des raisons de sécurité et de confort, les emblématiques bancs en bois ont été remplacés par la SNCB par des bancs métalliques avec des supports intermédiaires par siège. En effet, les bancs en bois étaient utilisés par les sans-abri, les demandeurs d'asile ou d'autres personnes pour dormir. Le magasin de récupération Rotor Deconstruction a interrompu la vente des bancs et propose à la SNCB de les reprendre, à condition que les frais soient remboursés.

Quelle valeur effective et émotionnelle le ministre attribue-t-il aux bancs en bois? Le ministre a-t-il été en contact avec un ou plusieurs acteurs sur cette question? Comment le ministre compte-t-il faire en sorte que des personnes cessent d'utiliser les bancs pour dormir?

33.01 Chanelle Bonaventure (PS): Met meer dan 80 treinen per uur en 60.000 reizigers per dag neemt het station Brussel-Noord een centrale plaats in in ons spoorverkeer. Er werden grote renovatie- en verbeteringswerken aan de infrastructuur uitgevoerd, waarbij het unieke historische karakter van het gebouw gerespecteerd werd. Men is erin geslaagd een goede balans te vinden tussen respect voor het erfgoed en modernisering.

De reizigers hebben vastgesteld dat de historische houten banken op de perrons verwijderd werden en vervangen door metalen banken, die minder goed passen bij het erfgoed en minder sfeervol zijn. De oude banken zouden online te koop aangeboden worden. Hoewel comfort en veiligheid van de reizigers voorop moeten staan, moet er ook rekening gehouden worden met de criteria erfgoed en duurzaamheid bij de keuzes die gemaakt worden voor zo een emblematisch station.

Waarom werden die banken vervangen en wat was het kostenplaatje daarvan? Waren er geen andere oplossingen mogelijk? Bestaan er bij de NMBS richtsnoeren inzake het behoud en de opwaardering van het erfgoed? Zijn er nog andere werken gepland? Wat zal er met de verwijderde banken gebeuren?

33.02 Frank Troosters (VB): De beslissing om de houten banken op de perrons van het station Brussel-Noord te verwijderen, werd slecht onthaald. De iconische houten banken werden door de NMBS om redenen van veiligheid en comfort vervangen door metalen banken met tussensteunen per zitplaats. De houten banken werden immers door daklozen, asielzoekers of anderen gebruikt om op te slapen. De recupwinkel Rotor Deconstruction heeft de verkoop van de banken stilgelegd en biedt de NMBS aan om ze terug te nemen, op voorwaarde dat de kosten worden vergoed.

Welke effectieve en emotionele waarde kent de minister toe aan de houten banken? Heeft de minister over deze kwestie contact gehad met één of meerdere actoren? Hoe wil de minister ervoor zorgen dat mensen de banken niet langer als slaapplek gebruiken?

33.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Bruxelles-Nord n'est pas la plus belle gare du pays, mais elle illustre bien l'esprit du temps dans lequel elle a été construite, à savoir en 1956. La gare a été rénovée entre 2014 et 2019 et le bâtiment a retrouvé sa grandeur d'origine. La cohérence pleine de caractère créée à la suite de la rénovation a été rompue par le retrait des bancs historiques, qui servaient encore parfaitement. Ils ont été remplacés par des bancs métalliques impersonnels et froids.

Il ne faut pas être un spécialiste pour constater que les nouveaux bancs ne s'intègrent pas dans la gare et n'augmentent pas le confort des voyageurs. Des amateurs de patrimoine bruxellois et le secrétaire d'État bruxellois Pascal Smet n'ont pas tardé à protester. La vente des bancs a été arrêtée et la plupart des bancs ont été sauvés. Sous le slogan "Sauvez nos bancs", le secrétaire d'État a demandé qu'ils soient remis en place.

Le ministre y est-il favorable? Prendra-t-il une initiative en ce sens? Pourquoi la SNCB remplace-t-elle des bancs toujours en bon état alors qu'elle est à court d'argent? Est-il exact qu'il s'agit d'une mesure contre les sans-abris? La SNCB a-t-elle examiné si les bancs avaient une valeur patrimoniale? La société dispose-t-elle d'une politique du patrimoine?

33.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En 2019, les vastes travaux de rénovation ont été achevés.

(En français) La SNCB investit 42 millions d'euros en respectant le patrimoine exceptionnel que représente ce bâtiment Art déco. En 2020, elle a décidé de se livrer à des travaux ciblés pour améliorer le confort et faciliter l'accès des PMR, y compris aux quais.

(En néerlandais) Dans le cadre de la réalisation de tels travaux, la SNCB met en balance le cadre historique et l'importance de l'installation standardisée et uniforme des équipements de quai, tout en respectant le contrat de gestion conclu avec le gouvernement. La propreté des stations est également un indicateur clé du baromètre de qualité, qui mesure l'expérience des clients.

La décision de remplacer les anciens bancs relève de l'autonomie opérationnelle de la SNCB. Selon la société des chemins de fer, les bancs n'étaient pas protégés et présentaient des signes évidents d'usure. Les bancs qui doivent encore être retirés se verront attribuer une affectation sociale de sorte

33.03 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Brussel-Noord is niet het mooiste station van het land, maar het is wel een illustratie van de tijdsgeest waarin het is opgetrokken, namelijk in 1956. Het werd gerenoveerd tussen 2014 en 2019 en het gebouw heeft zijn oorspronkelijke grandeur terug. De karaktervolle coherentie die na de renovatie ontstaan is, werd doorbroken door de verwijdering van de historische zitbanken, die nog perfect dienst deden. Ze zijn vervangen door onpersoonlijke, kille metalen exemplaren.

Men moet geen specialist zijn om te zien dat de nieuwe banken niet in het station passen en dat ze het comfort van de reizigers niet verhogen. Brusselse erfgoedliefhebbers en de Brusselse staatssecretaris Pascal Smet hebben meteen geprotesteerd. De verkoop van de banken werd stilgelegd en de meeste banken zijn gered. Onder de slogan 'red onze banken' vraagt de staatssecretaris om ze terug te plaatsen.

Is de minister daarvoor gewonnen? Zal hij iets ondernemen? Waarom vervangt de NMBS prima banken op een ogenblik dat ze geld te kort komt? Klopt het dat dit een maatregel is tegen daklozen? Heeft de NMBS uitgezocht of de banken erfgoedwaarde hadden? Heeft ze een erfgoedbeleid?

33.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In 2019 werd de omvangrijke renovatie afgerond.

(Frans) De NMBS investeert 42 miljoen euro in het station en houdt daarbij rekening met de uitzonderlijke erfgoedwaarde van dat art-decogebouw. In 2020 heeft het overheidsbedrijf beslist gerichte werken uit te voeren om het comfort te verbeteren en de toegang voor personen met beperkte mobiliteit, ook tot de perrons, te faciliteren.

(Nederlands) Bij dergelijke werken weegt de NMBS zorgvuldig het historische kader en het belang van een gestandaardiseerde en uniforme plaatsing van de perronuitrusting af. Dat gebeurt met inachtneming van het beheercontract met de overheid. De netheid van de stations is ook een belangrijke indicator van de kwaliteitsbarometer, die de klantenervaring meet.

Het besluit om de oude banken te vervangen, behoort tot de operationele autonomie van de NMBS. Volgens de spoormaatschappij zijn de banken niet beschermd en vervoerden ze duidelijke sporen van slijtage. De banken die nog verwijderd moeten worden, zullen een maatschappelijke

que chacun puisse continuer à les utiliser.

(En français) Dans ce quartier difficile et pas très agréable, nous veillons avec la SNCB à des conditions d'accueil convenable pour les voyageurs et tous ceux qui fréquentent les gares, y compris les sans-abri qui s'y réfugient par ces temps de grand froid, tout en assurant la sécurité.

33.05 Frank Troosters (VB): La SNCB continuera donc à enlever les bancs en bois. Je préférerais l'éviction des personnes indûment présentes sur les quais à l'enlèvement des bancs.

33.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je ne suis pas le raisonnement. Les bancs n'étaient pas usés et ils séduisaient toujours par leur charme. Il est très regrettable qu'une magnifique rénovation de 42 millions d'euros se termine par l'installation de bancs métalliques laids et sans âme qui ne s'intègrent pas à la gare. N'importe quel spécialiste du patrimoine le confirmera. J'espère que la SNCB reviendra à la raison et cessera d'enlever les bancs encore présents et que les bancs enlevés seront remis en place.

L'incident est clos.

34 Questions jointes de

- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55031007C)
- Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit auprès de l'institut Vias (question de suivi)" (55031024C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit à l'institut Vias en charge de la sécurité routière" (55031073C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit sur les activités de Vias institute" (55031377C)
- Joris Vandenbroucke à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit mené auprès de l'institut Vias" (55032645C)

34.01 Jef Van den Bergh (cd&v): En vertu d'une convention conclue avec les autorités publiques, l'institut Vias reçoit 5,5 millions d'euros par an du SPF Mobilité pour contribuer à la sécurité routière par le biais d'études, de rapports et de l'acquisition de connaissances générales. En août, le ministre a commandé un audit de cette convention.

Quelles sont les dispositions de cette convention? Comment les résultats annuels attendus et le coût sont-ils fixés? Comment Vias doit-il les justifier

bestemming krijgen, zodat iedereen ze kan blijven gebruiken.

(Frans) In die niet erg aangename probleemwijk zorgen we samen met de NMBS voor behoorlijke omstandigheden voor de reizigers en al wie vaak in de stations komt, ook daklozen die er in deze ijskoude periode gaan schuilen. Daarbij waarborgen we steeds de veiligheid.

33.05 Frank Troosters (VB): De NMBS zal dus gewoon doorgaan met de verwijdering van de houten banken. Ik zou eerder de personen die niet op de perrons horen te zijn, verwijderen, dan de banken.

33.06 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik volg de redenering niet. De banken waren niet versleten en ze hadden nog steeds hun charmante uitstraling. Het is doodjammer dat een prachtige renovatie van 42 miljoen euro wordt afgesloten met de plaatsing van lelijke, zielloze metalen zitbanken die niet in het station passen. Elke erfgoedspecialist zal hetzelfde zeggen. Ik hoop dat de NMBS tot inzicht komt en stopt met de verwijdering van de banken die er nog staan en dat de verwijderde banken worden teruggezet.

Het incident is gesloten.

34 Samengevoegde vragen van

- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias institute" (55031007C)
- Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (opvolgvraag)" (55031024C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit van het verkeersveiligheidsinstituut Vias" (55031073C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit naar de activiteiten van Vias institute" (55031377C)
- Joris Vandenbroucke aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias" (55032645C)

34.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Verkeersinstituut Vias heeft een overeenkomst met de overheid waarbij het jaarlijks 5,5 miljoen euro krijgt van de FOD Mobiliteit om bij te dragen aan de verkeersveiligheid via studies, verslagen en algemene kennisvergaring. De minister heeft in augustus een audit besteld van deze overeenkomst.

Welke afspraken staan in die overeenkomst? Hoe wordt de verwachte jaarlijkse output vastgelegd en de kostprijs afgesproken? Hoe moet Vias die

auprès du SPF? Comment cette convention sera-t-elle évaluée? Quel est le rapport entre l'entité commerciale Vias et l'institut Vias? Quand le ministre attend-il l'audit sur le fonctionnement de l'institut Vias? Le Parlement aura-t-il l'occasion de consulter cet audit?

34.02 Wouter Raskin (N-VA): Quand le ministre attend-il cet audit? Le rapport sera-t-il communiqué au Parlement? Les coûts des marchés publics seraient gonflés et des subventions seraient détournées pour financer des activités commerciales. Pourquoi l'enquête est-elle dès lors limitée à un seul exercice comptable (2021)? Le réviseur d'entreprise externe a-t-il déjà signalé des problèmes au représentant du cabinet du ministre au sein du conseil d'administration?

Depuis 2021, la convention annuelle prévoit que toute communication de l'institut Vias doit avoir l'accord préalable du ministre et de son cabinet. Pourquoi? La présence de la fédération automobile RACB au conseil d'administration de l'institut Vias a-t-elle un impact manifeste sur la sélection et la qualité des travaux de recherche commandés par les autorités fédérales?

34.03 Frank Troosters (VB): À combien s'élevait la subvention annuelle en 2021 et 2022? Pour ces années de fonctionnement, l'institut Vias a-t-il introduit une déclaration de créance ou un décompte final pour la totalité de la subvention? Combien de missions Vias a-t-elle reçues de l'État en 2021 et 2022? Comment le suivi de l'exécution des missions est-il assuré? Le ministre et/ou son cabinet sont-ils impliqués dans ou informés des évaluations du travail de Vias? Des problèmes se sont-ils déjà manifestés lors l'exécution des missions par le passé? Lesquels? Pourquoi la liberté de communication de Vias est-elle restreinte? Des études ou des enquêtes menées par Vias par le passé révèlent-elles un parti pris en faveur du secteur automobile? Le ministre a-t-il été en contact avec Vias avant de commander un audit?

34.04 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Où en est l'audit? Quand pourrons-nous disposer du rapport? Les allégations parues dans la presse concernant les rapports sur la performance et la confusion des activités commerciales et des marchés publics font-elles l'objet d'une enquête? Quel est le montant des salaires horaires moyens facturés par Vias aux autorités publiques? Comment le ministre conçoit-il la séparation stricte entre l'entité commerciale Vias academy et l'institut Vias? La convention de

verantwoorden tegenover de FOD? Hoe wordt deze overeenkomst geëvalueerd? Hoe verhoudt het commerciële Vias academy zich tot Vias institute? Wanneer verwacht de minister de audit rond de werking van Vias institute? Zal het Parlement die dan kunnen inzien?

34.02 Wouter Raskin (N-VA): Wanneer verwacht de minister die audit? Zal het verslag worden gedeeld met het Parlement? Er zou sprake zijn van het opblazen van kosten voor de publieke opdrachten en het afwenden van subsidies om commerciële activiteiten te financieren. Waarom beperkt men het onderzoek dan tot één boekhoudperiode 2021? Heeft de externe bedrijfsrevisor ooit problemen gesignalé aan de vertegenwoordiger van het kabinet van de minister in de raad van bestuur?

Sinds 2021 staat in de jaarlijkse overeenkomst dat elke communicatie door Vias institute de voorafgaandelijke instemming moet krijgen van de minister en zijn kabinet. Waarom? Heeft de aanwezigheid van automobielfederatie RACB in de raad van bestuur van Vias institute een aantoonbare invloed op de selectie en de kwaliteit van het onderzoekswerk in opdracht van de federale overheid?

34.03 Frank Troosters (VB): Hoeveel bedroeg de jaarlijkse subsidie in 2021 en 2022? Diende Vias institute voor deze werkingsjaren een schuldvordering of eindafrekening in voor de volledige subsidie? Hoeveel opdrachten kreeg Vias van de Staat in 2021 en 2022? Hoe wordt de uitvoering van de opdrachten opgevolgd? Wordt de minister en/of zijn kabinet betrokken bij of ingelicht over de evaluaties van het werk van Vias? Stelden zich in het verleden al problemen bij de uitvoering van opdrachten? Welke? Waarom wordt de communicativiteit van Vias beperkt? Waren er in het verleden studies of onderzoeken van Vias die mogelijk wezen op vooringenomenheid ten voordele van de automobielsector? Heeft de minister contact gehad met Vias voorafgaandelijk de opdracht tot een audit?

34.04 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Hoeven staan het met de audit? Wanneer mogen we een rapport verwachten? Worden de aantijgingen in de pers met betrekking tot de rapportering van prestaties en vermenging van commerciële activiteiten en overheidsopdrachten onderzocht? Hoeveel bedragen de door Vias aan de overheid aangerekende gemiddelde uurlonen? Hoe ziet de minister de strikte scheiding tussen het commerciële Vias academy en het

subvention 2023 contient-elle de nouveaux éléments concernant la transparence financière ou d'autres questions?

34.05 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais):

L'institut Vias remplit les missions de service public qui sont définies dans son contrat de gestion. Il nous soutient dans la réalisation de nos objectifs visant à réduire de moitié le nombre de morts et de blessés graves sur les routes d'ici 2030.

Les activités commerciales, exercées par le biais d'entreprises distinctes telles que Vias academy, n'entrent pas dans le champ d'application de la convention publique annuelle. Le SPF Mobilité ne dispose d'aucune information sur le fonctionnement de ces entreprises.

Pour l'exécution des missions de service public, Vias bénéficie de subsides annuels à hauteur de 5 à 6 millions d'euros. En ma qualité de ministre, je dois veiller à l'affectation adéquate et rationnelle de ces subsides. La convention avec Vias comprend notamment un certain nombre d'indicateurs clés de performance (ICP ou KPI) à atteindre vu les résultats ou les réalisations attendus. Les KPI intégrés dans la convention sont discutés tous les trois mois, tout comme les différents projets de recherche du programme de travail. Les réalisations attendues et qui ont été fournies font ainsi l'objet d'un suivi continu.

En fin d'année, sur la base de ces KPI, on évalue si Vias a atteint ses objectifs ou non.

La subvention est comprise dans l'enveloppe budgétaire du SPF Mobilité. Le résultat attendu est indiqué dans la convention. Pour chaque projet d'activité et/ou de recherche, un montant est fixé au terme d'une concertation avec le SPF Mobilité et ma cellule stratégique. Un reporting financier régulier par rapport à ces projets est prévu. Tous les trois mois, Vias indique l'état d'avancement des projets et fournit un relevé financier des moyens utilisés durant l'année en cours. Avant toute communication sur les études financées grâce à des moyens publics, une concertation est organisée avec mon cabinet et mon administration. Le paiement du solde de la subvention a lieu après la remise par Vias d'un rapport annuel portant à la fois sur le contenu et sur les aspects financiers.

L'audit financier est en cours et devrait déboucher sur un rapport début 2023. L'objectif de cet audit est de pouvoir faire une distinction comptable et sur le plan du contenu entre les deux types d'activités. Conformément à la convention, l'objectivation de la

verkeersinstituut? Bevat de subsidieovereenkomst voor 2023 nieuwe elementen met betrekking tot financiële transparantie of andere zaken?

34.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands):

Vias institute voert opdrachten van openbare dienst uit, die in zijn beheerscontract zijn vastgelegd. Het is onze partner in onze doelstellingen om het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer te halveren tegen 2030.

De commerciële activiteiten via aparte bedrijven als Vias academy vallen volledig buiten de jaarlijkse overheidsovereenkomst. De FOD Mobiliteit heeft geen informatie over de werking van die bedrijven.

Voor de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst ontvangt Vias jaarlijks 5 tot 6 miljoen euro subsidies. Als minister moet ik ervoor waken dat die correct en verstandig worden gebruikt. De overeenkomst met Vias bevat onder meer een aantal te behalen kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) in het licht van de op te leveren resultaten of *deliverables*. De in de overeenkomst opgenomen KPI's worden elke drie maand besproken, net als de verschillende onderzoeksprojecten in het werkprogramma. Hierbij wordt continu bijgehouden welke van de afgesproken *deliverables* worden opgeleverd.

Aan het einde van het jaar wordt op basis hiervan geoordeeld of Vias de doelstellingen heeft gehaald of niet.

De subsidie zit vervat in de budgettaire enveloppe van de FOD Mobiliteit. De verwachte output staat in de overeenkomst. Voor ieder activiteits- en/of onderzoeksproject wordt een bedrag vastgesteld na overleg met de FOD Mobiliteit en mijn beleidscel. De financiële rapportering hierover vindt op regelmatige basis plaats. Vias geeft driemaandelijks aan wat de stand van zaken in de projecten is, inclusief een financieel overzicht van de benutting in het lopende jaar. Voorafgaandelijk aan welke mededeling ook over studies die met overheids geld worden gefinancierd, wordt er een overleg met mijn kabinet en mijn administratie georganiseerd. De uitbetaling van het saldo van de subsidie gebeurt na het opleveren van een inhoudelijk en financieel jaarrapport door Vias.

De financiële audit is bezig en moet begin 2023 resulteren in een verslag. Het doel ervan is een boekhoudkundig en inhoudelijk onderscheid te kunnen maken tussen de twee soorten activiteiten. Conform de overeenkomst werd de objectivering

scission des activités a été confiée à un expert externe. L'audit porte sur les mécanismes de contrôle interne, les outils de reporting et les garanties comptables. Le degré de transparence constitue également une forme de certification qualitative.

J'ai hérité d'une situation dans laquelle l'IBSR et ensuite l'institut Vias ont dû changer de modèle, et ce développement est toujours en cours. Il faut arriver à une bonne répartition des subventions fédérales, à une séparation claire entre les activités subventionnées et les activités commerciales et à une garantie de pluralisme dans le cadre des activités de recherche. L'institut Vias est accompagné par un conseiller en bonne gouvernance. L'institut reste un partenaire indispensable pour améliorer la sécurité routière en Belgique.

Le contrat de gestion pour 2023 tiendra compte des recommandations de l'audit. Les rapports, le contrôle et les procédures de Vias devraient être améliorés. L'expertise de Vias n'existe nulle part ailleurs et doit être utilisée pour améliorer la sécurité routière. Les usagers actifs de la route, tels que les cyclistes et les piétons, devraient bénéficier d'une plus grande attention à l'avenir.

34.06 Jef Van den Bergh (cd&v): L'institut Vias est un acteur important dans la politique de sécurité routière. Il ne peut donc exister aucun doute sur sa bonne gouvernance et l'utilisation efficace des fonds publics. Il est important de dissiper les doutes qui ont été semés. Le Parlement doit pouvoir discuter de l'audit en toute transparence.

La séparation entre les tâches incluses dans le contrat de gestion et les activités commerciales n'est pas aussi claire. Ainsi, le gouvernement a un siège au conseil d'administration de l'institut Vias, qui est également le conseil d'administration de ses filiales. Certaines missions pour le département de la Justice sont effectuées par la division commerciale.

Vias a déjà fourni de nombreux conseils précieux pour notre travail parlementaire. Nous espérons que cela pourra continuer et que tout sera clarifié.

34.07 Wouter Raskin (N-VA): Le ministre doit veiller à l'utilisation des fonds publics. Je comprends que la transition de l'IBSR à Vias n'est pas encore entièrement achevée et qu'il est dès lors important de rester vigilant. Cependant, les articles de presse ne concernent pas les maladies de

van de scission de l'IBSR à Vias. L'audit porte sur les mécanismes de contrôle interne, les outils de reporting et les garanties comptables. Le degré de transparence constitue également une forme de certification qualitative.

Ik erfde een situatie waarin het BIVV en vervolgens Vias zijn model moest veranderen en dat is nog volop bezig. Er moet een goede verdeling van de federale subsidies komen, een duidelijke scheiding tussen gesubsidieerde activiteiten en commerciële activiteiten en een garantie voor pluralisme in het kader van de onderzoeksactiviteiten. Vias wordt begeleid door een adviseur op het gebied van goed bestuur. Het instituut blijft een onmisbare partner om de verkeersveiligheid in België te verbeteren.

De overeenkomst voor 2023 zal rekening houden met de aanbevelingen van de audit. De rapportering, het toezicht en de procedures van Vias moeten verbeteren. De expertise van Vias bestaat nergens anders en moet worden ingezet voor meer verkeersveiligheid. Actieve weggebruikers zoals fietsers en voetgangers moeten in de toekomst meer aandacht krijgen.

34.06 Jef Van den Bergh (cd&v): Vias is een belangrijke speler voor het verkeersveiligheidsbeleid. Er mag dus geen enkele twijfel bestaan op het vlak van goed bestuur en efficiënt gebruik van overheidsmiddelen. Het is belangrijk dat de twijfel die gezaaid is, verdwijnt. De audit moet in alle openheid kunnen worden besproken door het Parlement.

De scheiding tussen de zaken die zijn opgenomen in de beheersovereenkomst en de commerciële activiteiten is niet zo duidelijk. Zo heeft de overheid een zetel in de raad van bestuur van Vias institute, die tevens de raad van bestuur is van de dochtermaatschappijen. Bepaalde opdrachten voor justitie worden door de commerciële pijler uitgevoerd.

Vias heeft al veel waardevolle adviezen verstrekt voor ons parlementaire werk. Wij hopen dat dit zo kan blijven en dat alles wordt uitgeklaard.

34.07 Wouter Raskin (N-VA): De minister moet toezien op het gebruik van overheidsmiddelen. Ik begrijp dat de overgang van het BIVV naar Vias nog niet volledig voltooid is en dat het daarom belangrijk is om een en ander in de gaten te houden. De verhalen in de pers gaan echter niet over de

jeunesse du trajet de changement. Le ministre a demandé un audit pour 2021. Si j'étais compétent en la matière, je demanderais un audit qui s'étalerait sur plusieurs années. J'espère que nous pourrons discuter de l'audit en commission au début de l'année prochaine.

Je n'ai pas obtenu de réponse à la question de savoir si le représentant au conseil d'administration avait déjà signalé des problèmes concernant les comptes de l'institut Vias. Je n'ai pas non plus reçu de réponse à ma question sur la présence de la fédération de l'automobile au sein du conseil d'administration. La manière dont l'arrêté royal stipule que le cabinet doit approuver la communication préalablement constitue selon moi également une étrange façon de procéder. Ce n'est pas la même chose qu'une concertation préalable.

Le président: Nous pourrons inscrire un échange de vues sur l'audit à l'ordre du jour dans le cadre du règlement des travaux.

34.08 Frank Troosters (VB): Les articles de presse ont évidemment nui à l'image de Vias. Seuls les résultats de l'enquête pourront éventuellement rectifier cette image. J'espère également que nous pourrons consulter le rapport et en discuter avec les partenaires concernés.

Bon nombre de mes questions sont restées sans réponse. Je les déposerai par écrit.

34.09 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je comprends que dans le cadre d'une question parlementaire, le ministre ne dispose pas d'un temps de parole suffisant pour répondre ponctuellement à toutes les questions.

J'espère seulement que l'audit permettra de faire la lumière sur le bien-fondé des accusations concrètes formulées à l'encontre de l'institut Vias dans le journal *De Standaard*. Il nous permettra également de procéder à des ajustements, afin que nous soyons désormais certains que chaque eurocent investi dans la recherche sur la sécurité routière soit utilisé correctement. Comme les autres collègues, je demande un échange de vues sur l'audit.

L'incident est clos.

Le président: Les questions n°s 55031077C, 55031080C et 55032197C de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 32.

groeipijnen van het veranderingstraject. De minister heeft een audit gevraagd voor 2021. Als dit onder mijn verantwoordelijkheid viel, zou ik toch meerdere jaren laten onderzoeken. Ik hoop dat we de audit begin volgend jaar kunnen bespreken in de commissie.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag of de vertegenwoordiger in de raad van bestuur ooit problemen heeft gesignaleerd met de rekeningen van Vias. Ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn vraag over de aanwezigheid van de automobelfederatie in de raad van bestuur. Ook de manier waarop het KB bepaalt dat het kabinet de communicatie voorafgaandelijk moet goedkeuren, vind ik een vreemde manier van werken. Dat is niet hetzelfde als voorafgaand overleg.

De voorzitter: Bij de regeling van de werkzaamheden kunnen we een gedachtewisseling over de audit op de agenda plaatsen.

34.08 Frank Troosters (VB): De berichten in de pers hebben het imago van Vias uiteraard geen goed gedaan. Alleen de resultaten van het onderzoek zullen het beeld misschien kunnen bijstellen. Ik hoop eveneens dat we inzage krijgen in het rapport en dat we daarover zullen kunnen discussiëren met de betrokken partners.

Op heel wat van mijn vragen kreeg ik geen antwoord. Ik zal ze schriftelijk indienen.

34.09 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik begrijp dat de minister in het kader van een parlementaire vraag niet voldoende spreektijd heeft om alle vragen stipt te beantwoorden.

Ik hoop alleen dat de audit meer duidelijkheid zal verschaffen over de grondheid van de concrete aantijgingen ten aanzien van Vias in *De Standaard*. Ook zullen we op basis daarvan zaken kunnen bijsturen, zodat we voortaan zeker weten dat elke eurocent die geïnvesteerd wordt in onderzoek naar verkeersveiligheid op een correcte manier wordt aangewend. Net zoals de andere collega's vraag ik een gedachtewisseling over de audit.

Het incident is gesloten.

De voorzitter: De vragen nrs. 55031077C, 55031080C en 55032197C van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.32 uur.

