

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mardi

17-01-2023

Après-midi

Dinsdag

17-01-2023

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Mons et la répartition des investissements Nord-Sud" (55031058C)	1	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Bergen en de verdeling van de investeringen over het noorden en het zuiden van het land" (55031058C)	1
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Mons et la clé de répartition des investissements Nord-Sud" (55032221C)	1	- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Bergen en de verdeelsleutel voor de investeringen in het noorden en zuiden van het land" (55032221C)	1
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes sur la gare de Mons" (55032662C)	1	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport van het Rekenhof over het station van Bergen" (55032662C)	1
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes relatif à la gare de Mons" (55033203C)	1	- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport van het Rekenhof over het station Bergen" (55033203C)	1
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux et dépenses liés à la gare de Mons" (55033209C) <i>Orateurs: Nicolas Parent, Frank Troosters, Sophie Rohonyi, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	1	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken en uitgaven met betrekking tot het station Bergen" (55033209C) <i>Sprekers: Nicolas Parent, Frank Troosters, Sophie Rohonyi, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	1
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'introduction de l'expertise privée à la SNCB" (55031060C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	5	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het binnenbrengen van private expertise bij de NMBS" (55031060C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	5
Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les modalités de fonctionnement des automates de la SNCB" (55031230C) <i>Orateurs: Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	6	Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werking van de ticketautomaten van de NMBS" (55031230C) <i>Sprekers: Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	6
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution de la dette d'Infrabel" (55031368C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	8	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evolutie van de schuld van Infrabel" (55031368C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	8
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution de la dette de la SNCB" (55031369C) <i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>	8	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evolutie van de schuld van de NMBS" (55031369C) <i>Sprekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	8
Questions jointes de	9	Samengevoegde vragen van	9

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact sur la vie privée du projet pilote de Vias relatif à l'utilisation du téléphone au volant" (55031718C)	9	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact op de privacy van het proefproject van Vias inzake bellen achter het stuur" (55031718C)	9
- Wouter Raskin à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le recours aux caméras ANPR dans le cadre du maintien de l'ordre public" (55031820C)	9	- Wouter Raskin aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het gebruik van ANPR-camera's in het kader van de handhaving van de openbare orde" (55031820C)	9
<i>Orateurs: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Spreekers: Wouter Raskin, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Kris Verduyck à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les mesures destinées à freiner l'impact des émissions de l'aviation" (55031482C)	10	Vraag van Kris Verduyck aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "Maatregelen om de uitstootimpact van de luchtvaart af te remmen" (55031482C)	10
<i>Orateurs: Kris Verduyck, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Spreekers: Kris Verduyck, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- Nabil Boukili à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'octroi de licences de vol" (55031756C)	11	- Nabil Boukili aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekenning van vliegvergunningen" (55031756C)	11
- Nabil Boukili à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les badges d'accès temporaires à l'aéroport de Zaventem" (55031766C)	11	- Nabil Boukili aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke toegangsbadges op Brussels Airport" (55031766C)	11
- Nabil Boukili à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recrutement et la formation d'inspecteurs de sûreté à l'aéroport de Bruxelles" (55031769C)	12	- Nabil Boukili aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De aanwerving en opleiding van veiligheidsinspecteurs op Brussels Airport" (55031769C)	12
<i>Orateurs: Nabil Boukili, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Spreekers: Nabil Boukili, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La ponctualité à la SNCB" (55031816C)	14	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stiptheid bij de NMBS" (55031816C)	14
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La prise en compte des trains supprimés dans l'indice de ponctualité" (55032463C)	15	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het in aanmerking nemen van de afgeschafte treinen bij de berekening van de stiptheidsindex" (55032463C)	15
<i>Orateurs: Frank Troosters, Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Spreekers: Frank Troosters, Josy Arens, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude portant sur la politique RH de la SNCB" (55031836C)	16	Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie naar het hr-beleid van de NMBS" (55031836C)	16
<i>Orateurs: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité</i>		<i>Spreekers: Tomas Roggeman, Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit</i>	
Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre de réservoirs de carburant par véhicule" (55032103C)	17	Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal brandstofopslagsystemen in een voertuig"	17

		(55032103C)		
<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'alignement de l'âge de la pension du personnel de la SNCB sur celui des autres travailleurs" (55032216C)	18	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gelijkschakeling van de pensioenleeftijd van het NMBS-personeel met die van de andere werknemers" (55032216C)	18	
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		
Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18	
- Peter De Roover à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Anvers et Bruxelles" (55031500C)	18	- Peter De Roover aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Antwerpen en Brussel" (55031500C)	18	
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains réduite à Mortsels-Oude-God" (55031722C)	18	- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verminderde treinaanbod in Mortsels-Oude-God" (55031722C)	18	
- Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la limitation de l'offre de trains à la gare de Mortsels-Oude-God" (55032437C)	18	- Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opheffing van het ingeperkte treinaanbod in het station Mortsels-Oude-God" (55032437C)	18	
<i>Orateurs:</i> Peter De Roover , président du groupe N-VA, Kim Buyst, Gitta Vanpeborgh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Peter De Roover , voorzitter van de N-VA-fractie, Kim Buyst, Gitta Vanpeborgh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		
Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des parkings souterrains accueillant des véhicules électriques" (55031421C)	20	Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van ondergrondse parkings met plaatsen voor elektrische wagens" (55031421C)	20	
<i>Orateurs:</i> Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles grèves à la SNCB" (55032254C)	21	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe spoorstakingen" (55032254C)	21	
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit		
Questions jointes de	22	Samengevoegde vragen van	22	
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les contrats de gestion des entreprises ferroviaires" (55032255C)	22	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beheerscontracten met de spoorbedrijven" (55032255C)	22	
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences du budget 2023 pour la SNCB et les voyageurs ferroviaires" (55032272C)	22	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de begroting 2023 voor de NMBS en de treinreizigers" (55032272C)	22	
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion" (55033188C)	22	- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beheersovereenkomst" (55033188C)	22	
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Georges		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Maria Vindevoghel, Marianne Verhaert, Georges		

Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de financement et de personnel à la gare d'Arlon" (55032383C) <i>Orateurs:</i> Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	23	Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tekort aan middelen en personeel in het station Aarlen" (55032383C) <i>Sprekers:</i> Sophie Rohonyi, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	23
Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Bruxelles et Maastricht" (55032454C) <i>Orateurs:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	25	Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding tussen Brussel en Maastricht" (55032454C) <i>Sprekers:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	25
Question de Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La violation par Lufthansa de la réglementation sur les droits des passagers" (55032493C) <i>Orateurs:</i> Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	26	Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De niet-naleving van de wetgeving over passagiersrechten door Lufthansa" (55032493C) <i>Sprekers:</i> Anneleen Van Bossuyt, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	26
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des amendes annoncée par la police en guise d'action de protestation" (55032568C)	27	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het geen boetes opleggen door de politie als protestactie" (55032568C)	27
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de l'action des syndicats de police sur la sécurité routière" (55032607C)	27	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de actie van de politievakbonden op de verkeersveiligheid" (55032607C)	27
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des amendes de la police fédérale" (55032630C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Wouter Raskin, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	28	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De boetestaking van de federale politie" (55032630C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Wouter Raskin, Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	28
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le point sur la dédieselisation du matériel roulant d'Infrabel et de la SNCB" (55032591C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	29	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de ontdieseling van het rollend materieel van Infrabel en de NMBS" (55032591C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	29
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi du plan d'action annoncé en vue de l'amélioration du service offert par la SNCB" (55032618C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	30	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvolging van het aangekondigde actieplan ter verbetering van de NMBS-dienstverlening" (55032618C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	30
Questions jointes de	31	Samengevoegde vragen van	31

- Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les procédures à bord des trains en cas d'absence de titre de transport valable" (55032632C)	31	- Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De procedures in de trein wanneer treinreizigers geen geldig vervoerbewijs hebben" (55032632C)	31
- Marie-Colline Leroy à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Un mineur débarqué du train" (55032801C) <i>Orateurs:</i> Chanelle Bonaventure, Marie-Colline Leroy, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	31	- Marie-Colline Leroy aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Een minderjarige die uit de trein gezet werd" (55032801C) <i>Sprekers:</i> Chanelle Bonaventure, Marie-Colline Leroy, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	31
Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collection de vêtements de la SNCB" (55032633C) <i>Orateurs:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	33	Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kledingcollectie van de NMBS" (55032633C) <i>Sprekers:</i> Chanelle Bonaventure, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	33
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tensions sociales chez skeyes" (55032670C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	33	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij skeyes" (55032670C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	33
Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains du dimanche soir" (55032702C) <i>Orateurs:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	34	Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het treinaanbod op zondagavond" (55032702C) <i>Sprekers:</i> Olivier Vajda, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	34
Questions jointes de	36	Samengevoegde vragen van	36
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux prévus aux passages à niveau à Bilzen" (55032732C)	36	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De geplande werken aan de spooroverwegen in Bilzen" (55032732C)	36
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le financement du tunnel sous le chemin de fer à Bilzen" (55032810C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	36	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De financiering van de spoortunnel in Bilzen" (55032810C) <i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	36
Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subventions allouées au transport ferroviaire transfrontalier" (55032807C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	37	Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De subsidies voor het grensoverschrijdend spoorvervoer" (55032807C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	37
Questions jointes de	38	Samengevoegde vragen van	38
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation de la redevance Diabolo pour les voyageurs ferroviaires" (55032808C)	38	- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van de Diabolotoeslag voor treinreizigers" (55032808C)	38
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du tarif de la redevance Diabolo" (55032819C) <i>Orateurs:</i> Frank Troosters, Maria	38	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van de Diabolotoeslag" (55032819C) <i>Sprekers:</i> Frank Troosters, Maria	38

Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité		Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	39	Samengevoegde vragen van	39
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Renaix" (55032842C)	39	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Ronse" (55032842C)	39
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives d'avenir pour la gare de Renaix" (55033069C)	39	- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstvisie voor het station van Ronse" (55033069C)	39
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vandalisme à la gare de Renaix" (55033079C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	39	- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vandalisme in het station Ronse" (55033079C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	39
Questions jointes de	42	Samengevoegde vragen van	42
- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train bloqué sur les voies près de Marbehan" (55033000C)	42	- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De trein die nabij Marbehan niet meer verder kon rijden" (55033000C)	42
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La panne entre Marbehan et Libramont" (55033202C) <i>Orateurs: Olivier Vajda, Josy Arens, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	42	- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De trein die stilviel tussen Marbehan en Libramont" (55033202C) <i>Sprekers: Olivier Vajda, Josy Arens, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	42
Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude de la SNCB relative à la liaison ferroviaire Dinant-Givet" (55033009C) <i>Orateurs: Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	44	Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-studie over de treinverbinding Dinant-Givet" (55033009C) <i>Sprekers: Jean-Marc Delizée, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	44
Questions jointes de	46	Samengevoegde vragen van	46
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éthylotest antidémarrage" (55033013C)	46	- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het alcoholslot" (55033013C)	46
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éthylotest antidémarrage" (55033147C) <i>Orateurs: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	46	- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het alcoholslot" (55033147C) <i>Sprekers: Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	46
Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bus communaux et l'interprétation de la réglementation par le SPF Mobilité" (55033031C) <i>Orateurs: Benoît Piedboeuf</i> , président du groupe MR, <i>Georges Gilkinet</i> , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	48	Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gemeentelijke bussen en de interpretatie van de regels door de FOD Mobiliteit" (55033031C) <i>Sprekers: Benoît Piedboeuf</i> , voorzitter van de MR-fractie, <i>Georges Gilkinet</i> , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	48

Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'objectif passages à niveau" (55033067C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	49	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het streefbeeld overwegen" (55033067C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	49
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le pont de Buda endommagé et les opportunités pour le transport ferroviaire de marchandises" (55033068C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	50	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kapotte Budabrug en de opportuniteiten voor het goederenspoor" (55033068C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	50
Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des travaux de la gare de Denderleeuw" (55033070C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	50	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende de werken aan het station Denderleeuw" (55033070C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	50
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit chez Vias (question de suivi)" (55033177C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	51	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (vervolgvraag)" (55033177C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	51
Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les règles exactes de la formation d'une bande de secours" (55033179C) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	52	Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De exacte regels bij het vormen van de reddingsstrook" (55033179C) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	52
Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les escales pour ravitaillement en carburant à Brussels Airport" (55033204C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-premier ministre et ministre de la Mobilité	53	Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Tankstops in Brussels Airport" (55033204C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Georges Gilkinet , vice-eersteminister en minister van Mobiliteit	53

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

du

MARDI 17 JANVIER 2023

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

DINSDAG 17 JANUARI 2023

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 23 par M. Jean-Marc Delizée, président.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

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

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

01 Questions jointes de

- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Mons et la répartition des investissements Nord-Sud" (55031058C)
- Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La gare de Mons et la clé de répartition des investissements Nord-Sud" (55032221C)
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes sur la gare de Mons" (55032662C)
- Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le rapport de la Cour des comptes relatif à la gare de Mons" (55033203C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les travaux et dépenses liés à la gare de Mons" (55033209C)

01 Samengevoegde vragen van

- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Bergen en de verdeling van de investeringen over het noorden en het zuiden van het land" (55031058C)
- Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het station Bergen en de verdeelsleutel voor de investeringen in het noorden en zuiden van het land" (55032221C)
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport van het Rekenhof over het station van Bergen" (55032662C)
- Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het rapport van het Rekenhof over het station Bergen" (55033203C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werken en uitgaven met betrekking tot het station Bergen" (55033209C)

01.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *L'Echo* mentionnait en octobre dernier un déséquilibre pour 2022 de 28 millions d'euros au niveau de la répartition entre la Wallonie et la Flandre, notamment à cause de l'augmentation des coûts des travaux pour la gare de Mons. Une des solutions serait de réduire les investissements pour le rail en Wallonie.

01.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): In oktober jongstleden meldde *L'Echo* dat er voor 2022 een scheefgetrekking van 28 miljoen euro bestaat wat de verdeling tussen Wallonië en Vlaanderen betreft, met name door de gestegen kosten van de werken aan het station Bergen. Een mogelijke oplossing zou erin bestaan de investeringen in het spoor in Wallonië te verminderen.

Confirmez-vous cette nouvelle augmentation? Quel

Bevestigt u die nieuwe stijging van de kosten?

est le coût total de ce chantier? Confirmez-vous le non-respect de la clé de répartition 40-60? Quelles en sont les conséquences? Quelles solutions la SNCB et votre cabinet envisagent-ils pour palier ce déséquilibre?

01.02 Frank Troosters (VB): La Cour des comptes a rendu son rapport tant attendu sur la gare de Mons.

Quelles sont les principales conclusions que le ministre en tire et quelles mesures propose-t-il pour éviter que de telles malversations se reproduisent à l'avenir? Pourquoi la Cour des comptes n'a-t-elle pas pu avoir accès à tous les documents de travail et études préparatoires? Le ministre considère-t-il que tous les candidats au marché public pour les travaux de la gare de Mons ont bénéficié de chances égales? Quelle est la date finale d'achèvement de la modernisation de la gare?

01.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Le rapport de la Cour des comptes souligne que le rapportage des sociétés de chemin de fer pour les budgets d'investissement de 2004-2007 et 2008-2012 ne permettait pas au SPF Mobilité de suivre la conception de la gare de Mons avec précision. À partir de 2015, elle constate que le rapportage au ministre de tutelle permet de suivre l'évolution du projet et de se servir des documents pour interroger le SPF.

Vous avez hérité du poste de ministre de tutelle en octobre 2020, quand les dépassements de budget et la méthode de rapportage étaient connus. Vous étiez tenu de veiller à ce que les responsabilités dans la gestion calamiteuse de ce projet soient clairement établies.

Où en est le suivi du rapport de la Cour des comptes? Qu'en est-il du monitoring des coûts et de rapportage systématique des projets auprès du SPF Mobilité et Transports? Vu les dérives de ce dossier, entendez-vous saisir la justice et vous constituer partie civile?

01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le problème de la gare de Mons n'est pas seulement financier, la construction dure beaucoup plus longtemps que prévu: les travaux auraient déjà dû être achevés en 2015. Le budget initial de 37 millions d'euros est déjà passé à 324 millions

Hoeveel kosten deze werken in totaal? Bevestigt u dat de verdeelsleutel 40-60 niet in acht genomen werd? Wat zijn daarvan de gevolgen? Welke oplossingen overwegen de NMBS en uw kabinet om die scheefte trekking weg te werken?

01.02 Frank Troosters (VB): Het Rekenhof heeft zijn langverwachte rapport over het station van Bergen afgeleverd.

Wat zijn de belangrijkste conclusies die de minister daaruit trekt en welke maatregelen stelt hij voor om soortgelijke malversaties in de toekomst uit te sluiten? Waarom kon het Rekenhof niet beschikken over alle werkdocumenten en voorbereidende studies? Vindt de minister dat alle kandidaten bij de overheidsopdracht voor de werken aan het station van Bergen gelijke kansen hebben gekregen? Wat is de definitieve einddatum van de modernisering van het station?

01.03 Sophie Rohonyi (DéFI): In het verslag van het Rekenhof wordt erop gewezen dat de FOD Mobiliteit niet in staat was het project van het station Bergen tijdens de ontwerpfase nauwlettend op te volgen op grond van de verslagen die de spoorwegmaatschappijen bezorgden over de investeringsbudgetten in de periodes 2004-2007 en 2008-2012. Het Rekenhof stelt vast dat de toezichthoudende minister sinds 2015 dankzij een verbeterde rapportering de evolutie van het project kan volgen en de documenten kan gebruiken om vragen te stellen aan de FOD.

U hebt het ambt van toezichthoudend minister in oktober 2020 overgeërfd, toen de budgetoverschrijdingen en de rapporteringsmethode al bekend waren. Het was uw plicht om ervoor te zorgen dat de verantwoordelijkheden voor het rampzalige beheer van dit project duidelijk werden blootgelegd.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de opvolging van het rapport van het Rekenhof? Hoe zit het met de monitoring van de kosten en de systematische rapportage voor de projecten bij de FOD Mobiliteit en Vervoer? Zult u, gelet op het wanbeheer van dit dossier, naar de rechter stappen en zich burgerlijke partij stellen?

01.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het probleem van het station van Bergen is niet enkel financieel, de bouw duurt ook veel langer dan gepland: de werken hadden al in 2015 afgerond moeten zijn. Het oorspronkelijke budget van 37 miljoen euro is inmiddels al opgelopen tot liefst

d'euros.

324 miljoen euro.

La SNCB disposera-t-elle d'un budget suffisant pour achever ces travaux? Seront-ils finis en 2023? Quels travaux devront éventuellement être reportés? Combien la rénovation aura-t-elle finalement coûté lors de la livraison des travaux?

Zal de NMBS hiervoor over voldoende budget beschikken? Zal men de werken afronden in 2023? Welke werken moeten eventueel worden uitgesteld? Hoeveel zal de renovatie uiteindelijk bij oplevering gekost hebben?

01.05 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je tire une série de leçons du rapport final de la Cour des comptes ayant trait à la gare de Mons. Le nouveau contrat de service public de la SNCB donne la priorité à la standardisation de l'infrastructure d'accueil et à un déploiement accéléré de l'accessibilité. Un contrôle efficace et transparent des investissements est nécessaire. La législation sur les marchés publics doit être prise en considération, et le processus décisionnel doit se dérouler de la manière la plus transparente possible. De nombreux dysfonctionnements sont apparus sur ce point. Je souhaite octroyer au SPF Mobilité un rôle de premier plan dans la gestion de ce type de dossiers.

01.05 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Uit het eindverslag van het Rekenhof over het station van Bergen trek ik een aantal lessen. In het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS wordt prioriteit gegeven aan de standaardisering van de ontvangstinfrastructuur en een versnelde ontwikkeling van de toegankelijkheid. Er is nood aan een doeltreffend en transparant toezicht op de investeringen. De wetgeving op de overheidsopdrachten moet in acht worden genomen en het besluitvormingsproces moet zo transparant mogelijk verlopen. Op dat vlak deden zich veel disfuncties voor. Ik wil de diensten van de FOD Mobiliteit een leidende rol geven bij het beheer van dit soort dossiers.

L'objectif est d'achever les travaux dans le courant de 2023, mais la SNCB n'a pas encore fourni de calendrier détaillé et définitif.

Het is de bedoeling dat de werken in de loop van 2023 zouden worden beëindigd, maar de NMBS verstrekke nog geen gedetailleerd en definitief tijdspad.

(*En français*) La forte hausse du coût des matériaux a une incidence sur la note finale du projet: la partie du budget de la gare de Mons concernant la SNCB a enregistré une hausse de 16,8 millions d'euros depuis décembre 2021. Les responsables qui ont défini le périmètre du projet ont pris leurs distances avec le principe que je défends, à savoir que l'argent investi dans le rail doit servir avant tout à faire rouler plus de trains, plus tôt le matin, plus tard le soir et plus ponctuels.

(*Frans*) De forse stijging van de kosten voor materialen heeft gevolgen voor de eindfactuur van het project: het NMBS-onderdeel van het budget voor het station Bergen is sinds december 2021 met 16,8 miljoen euro gestegen. De verantwoordelijken die destijds de opzet van het project hebben vastgesteld, zijn ver afgedreven van het principe dat ik voorsta en dat inhoudt dat het geld dat in het spoor geïnvesteerd wordt, in de eerste plaats moet dienen om meer treinen te laten rijden, vroegere en latere treinen, en stiptere treinen.

La SNCB applique depuis des années la règle de répartition 60/40 entre les Régions, ce qui explique que la construction d'une gare aussi chère que celle de Mons ralentit d'autres investissements, notamment dans le réseau ferroviaire même. En tant que ministre de tutelle, je dois prendre toutes les dispositions permettant de terminer les chantiers laissés en friche et de remettre le réseau en état et je dois aussi éviter que de telles mésaventures budgétaires ne se reproduisent.

De NMBS past al jaren de 60/40-verdeelsleutel toe op de gewesten. Dat verklaart dat de bouw van een duur station zoals dat van Bergen voor vertraging zorgt voor andere investeringen, met name investeringen in het spoorwegnet zelf. Als voogdijminister moet ik alle noodzakelijke maatregelen treffen om werken die onafgewerkt zijn gebleven te voltooien en het spoorwegnet weer in goede staat te brengen, en ik moet ook zien dat dergelijke budgettaire debacles voorkomen worden.

Les nouveaux contrats de gestion imposent des balises claires aux entreprises publiques ferroviaires. Tout nouveau projet de gare doit être exemplaire en matière de durabilité, d'accessibilité et d'intermodalité en privilégiant la sobriété et

In de nieuwe beheersovereenkomsten krijgen de openbare spoorbedrijven duidelijke richtsnoeren opgelegd. Elk nieuw stationsproject moet voorbeeldig zijn op het vlak van duurzaamheid, toegankelijkheid en intermodaliteit en prioritair

l'efficacité dans les coûts de maintenance.

inzetten op soberheid en efficiëntie inzake de onderhoudskosten.

Avant tout projet d'investissement supérieur à 50 millions d'euros, une analyse de rentabilisation démontrera le respect des critères. Le SPF Mobilité contrôlera le suivi des coûts et la communication des données des plans d'investissement. Par ailleurs, Infrabel s'est engagé à lancer un programme de maîtrise des surcoûts. Lors de l'évaluation et de la révision à mi-mandat des contrats de gestion, un bilan assurera du respect des budgets et du calendrier des projets d'investissement. En outre, existent des indicateurs de performance avec des boni et mali.

Vooraleer er met een investeringsproject van meer dan 50 miljoen euro van start gegaan wordt, moet de inachtneming van de criteria in een businesscase aangetoond worden. De FOD Mobiliteit zal toezicht houden op de monitoring van de kosten en op de rapportering over de gegevens van de investeringsplannen. Infrabel heeft zich er overigens toe verbonden een programma uit te werken om de meerkosten onder controle te houden. Wanneer de beheersovereenkomsten halverwege het mandaat geëvalueerd en herzien worden, moet er een balans opgemaakt worden om te kunnen garanderen dat de budgetten niet overschreden worden en dat het tijdspad van de investeringsprojecten gevolgd wordt. Bovendien bestaan er prestatie-indicatoren met boni en mali.

Je souhaite donner un rôle majeur au SPF Mobilité qui a été un partenaire dans la négociation et la conclusion des contrats. Il est sain qu'il supervise avec son expertise indépendante les activités des entreprises ferroviaires.

Ik wil dat de FOD Mobiliteit een hoofdrol toebedeeld krijgt, want die overheidsdienst was tijdens de onderhandelingen over de overeenkomsten en het sluiten ervan een volwaardige partner. Het getuigt van gezond verstand dat de FOD Mobiliteit op basis van zijn onafhankelijke expertise de activiteiten van de spoorbedrijven superviseert.

Les communications de données prévues dans les contrats de gestion devraient aider le contrôle du SPF Mobilité. Nous faisons tout pour que ce type de choix appartienne au passé.

De in de beheersovereenkomsten opgenomen gegevensrapportering zou de FOD Mobiliteit moeten helpen bij zijn controleopdracht. We doen er alles aan opdat dit soort foute keuzes voorgoed tot het verleden behoort.

01.06 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Le rapport de la Cour des comptes était indispensable pour éclairer les choix du passé et définir les futures balises. Si l'analyse de rentabilisation, le suivi renforcé du SPF Mobilité, l'évaluation à mi-mandat des contrats et les indicateurs de performance sont des mesures de bonne gouvernance, il faudra vérifier leur application. Ce n'est pas l'absence de règles qui a conduit au fiasco de la gare de Mons, mais leur contournement.

01.06 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Het verslag van het Rekenhof was nodig om opheldering te verschaffen over de keuzes uit het verleden en om de toekomstige richtsnoeren te definiëren. Het klopt weliswaar dat de businesscase, de versterkte follow-up door de FOD Mobiliteit, de evaluatie van de overeenkomsten halverwege het mandaat en de prestatie-indicatoren maatregelen van goed bestuur zijn, maar we zullen moeten nagaan of ze ook toegepast worden. Het fiasco van het station Bergen was niet het gevolg van een gebrek aan regels, maar wel van de omzeiling van die regels.

Je vous remercie pour la transparence. Vous confirmez le surcoût de 16 millions d'euros pour ce chantier, qui s'additionnent à un budget déjà lourd. De plus, il grèvera les investissements en Wallonie. Ce sera un bon projet architectural, mais construit sur le dos des usagers. Il s'agit de solder l'héritage et de définir un cap de bonne gouvernance pour le futur. Nous interrogerons aussi la SNCB.

Ik dank u voor de transparantie. U bevestigt dat de meerkosten voor die werken 16 miljoen euro bedragen, die nog boven op het reeds aanzienlijke budget komen. Bovendien zal dit verdere investeringen in Wallonië bemoeilijken. Architecturaal zal het een mooie realisatie zijn, maar wel één die over de ruggen van de reizigers tot stand gekomen is. We moeten deze nalatenschap afwikkelen en voor de toekomst een koers uitzetten die van goed bestuur getuigt. We zullen ook de NMBS ondervragen.

01.07 Frank Troosters (VB): Nous adhérons à la vision du ministre, mais la question est de savoir comment ces initiatives seront organisées et coordonnées.

01.08 Sophie Rohonyi (DéFI): Vous avez traité le volet politique de la question, mais non judiciaire et je le regrette. Les responsables de ce scandale doivent être identifiés et sanctionnés. Or, vous pouvez agir en vous constituant partie civile.

Il faut veiller à ce que l'argent soit investi à bon escient pour les navetteurs, à savoir pour des trains plus rapides et ponctuels, et des RER. La loi sur les marchés publics doit être respectée, dites-vous. Mais elle devrait déjà l'être! Pourquoi a-t-on dû attendre le rapport de la Cour des comptes pour mettre en place ces balises et pourquoi n'avoir pas prévu un audit par celle-ci, comme pour la construction des méga-prisons?

01.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Je me réjouis des mesures permettant d'éviter que les situations de ce genre se reproduisent à l'avenir, mais tous ces millions ne pourront pas servir pour financer d'autres projets.

Comment une telle perte peut-elle s'expliquer? Qui en assumera la responsabilité? Quoi qu'il en soit, les voyageurs en sont les dupes.

L'incident est clos.

02 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'introduction de l'expertise privée à la SNCB" (55031060C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): Dans l'accord de gouvernement, il est précisé que le gouvernement étudiera les moyens d'apporter une expertise privée à la SNCB dans le contexte de la libéralisation du marché du transport ferroviaire intérieur. En général, cela revient pratiquement à vendre une partie limitée du paquet d'actions de 99,9 % de l'État.

Où en est cette étude? Quelles conclusions le ministre en tire-t-il?

02.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Pour moi, l'entreprise ferroviaire doit utiliser toute

01.07 Frank Troosters (VB): We kunnen ons terugvinden in de visie van de minister, maar de vraag is hoe een en ander zal worden georganiseerd en onderling afgestemd.

01.08 Sophie Rohonyi (DéFI): U hebt de politieke aspecten van het dossier behandeld, maar de gerechtelijke aspecten buiten beschouwing gelaten en dat vind ik jammer. De verantwoordelijken voor dit schandaal moeten geïdentificeerd en bestraft worden. U kunt dat trouwens bewerkstelligen door zich burgerlijke partij te stellen.

We moeten erop toezien dat het geld weldoordacht geïnvesteerd wordt ten behoeve van de reizigers, meer bepaald door in te zetten op snellere en stiptere treinen, en de realisatie van het GEN. U zegt dat de wet inzake overheidsopdrachten in acht genomen zou moeten worden. Dat zou echter nu al het geval moeten zijn! Waarom moesten we op het verslag van het Rekenhof wachten vooraleer deze richtsnoeren vastgesteld werden? Waarom werd er bij het Rekenhof geen audit besteld, zoals dat gebeurd is voor de bouw van megagevangenissen?

01.09 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Ik ben blij met maatregelen om in de toekomst een herhaling van dergelijke zaken te voorkomen, maar al die miljoenen blijven wel verloren voor andere projecten.

Hoe valt zo een verlies ooit te verantwoorden? Wie wordt daarvoor verantwoordelijk gesteld? De treinreizigers zijn er alvast de dupe van.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het binnenbrengen van private expertise bij de NMBS" (55031060C)

02.01 Tomas Roggeman (N-VA): In het regeerakkoord staat dat de regering in functie van de liberalisering van de markt voor binnenlands spoorvervoer een onderzoek zal voeren naar manieren om private expertise in te brengen in de NMBS. Meestal komt dat praktisch neer op de verkoop van een beperkt deel van het aandelenpakket van de overheid, dat 99,9 % bedraagt.

Hoe staat het met dat onderzoek? Welke conclusies trekt de minister daaruit?

02.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Voor mij moet het spoorwegaanpak elke expertise

expertise disponible pour optimiser davantage les services, indépendamment de l'ouverture du marché. L'expertise privée peut donc apporter une valeur ajoutée intéressante. La SNCB y fait régulièrement appel, par exemple pour des services dans les gares dans le cadre de concessions ou de coentreprises, pour des services ferroviaires internationaux en partenariat avec d'autres exploitants et pour des partenariats dans la modalité partagée et l'intermodalité, par exemple avec des fournisseurs de mobilité partagée autour des gares.

Conformément à l'article 54/4 de la loi du 21 mars 1991, les entreprises publiques peuvent faire appel à des sous-traitants, y compris dans le cadre d'un contrat de service public, pour lequel des négociations ont également été menées, en l'espèce, avec des acteurs privés pouvant justifier de l'expertise requise. Le nouveau contrat conclu avec la SNCB n'y change rien. Il rappelle la responsabilité de la SNCB à l'égard de la sous-traitance et le principe selon lequel la SNCB doit veiller à ce que les sous-traitants respectent les règles du droit social, du droit du travail et du droit environnemental.

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Je ne plaide nullement contre l'apport de savoir-faire privé ou contre la sous-traitance. Les partenariats auxquels le ministre fait référence existent depuis plus de 30 ans. Cependant, lorsque l'accord de gouvernement parle d'expertise dans le cadre de l'ouverture du marché et de la libéralisation, nous savons tous qu'il vise par-là la privatisation d'actions, mais je n'entends rien à ce sujet ici.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55031119C de M. Patrick Prévot est transformée en question écrite.

03 Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les modalités de fonctionnement des automates de la SNCB" (55031230C)

03.01 Sophie Rohonyi (DéFI): *Les automates remplaçant les guichets fermés dans 44 gares posent problème.*

Ils servent à acheter son ticket mais aussi à indiquer les horaires dans les points d'arrêts non gardés (PANG). Il y a donc engorgement. Ensuite, leur installation ne prévoit rien pour les personnes malvoyantes. Vous indiquez que les clients peuvent

benutzen om de dienstverlening verder te optimaliseren, los van de openstelling van de markt. Private expertise kan dus een interessante meerwaarde bieden. De NMBS doet daarop regelmatig een beroep, bijvoorbeeld voor diensten in stations in het kader van concessies of joint ventures, voor internationale spoorwegdiensten in partnerschap met andere exploitanten en voor partnerschappen in gedeelde modaliteit en intermodaliteit, zoals aanbieders van gedeelde mobiliteit rond stations.

Conform de wet van 21 maart 1991, art. 54/4, mogen overheidsbedrijven een beroep doen op onderaanneming, ook in het kader van een openbaredienstencontract, waarvoor hier ook is onderhandeld met privéspelers die de nodige expertise aan de dag kunnen leggen. Het nieuwe contract met de NMBS verandert daar niets aan. Het herinnert aan de verantwoordelijkheid van de NMBS voor de onderaanneming en aan het beginsel dat de NMBS moet zorgen dat de onderaannemers de regels naleven van het sociaal recht, het arbeidsrecht en het milieurecht

02.03 Tomas Roggeman (N-VA): Ik pleit hier geenszins tegen de inbreng van private knowhow of tegen onderaanneming. De partnerschappen waarnaar de minister verwijst, zijn al meer dan 30 jaar aan de orde. Indien het regeerakkoord echter spreekt over expertise in het kader van de openstelling van de markt en van de liberalisering, dan weten we allemaal dat men doelt op de privatisering van aandelen, maar daarover hoor ik hier niets.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55031119C van de heer Patrick Prévot wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De werking van de ticketautomaten van de NMBS" (55031230C)

03.01 Sophie Rohonyi (DéFI): *De automaten die de gesloten loketten in 44 stations vervangen vormen een probleem.*

Ze worden gebruikt om tickets te kopen, maar geven ook de dienstregeling aan in onbewaakte stopplaatsen. Er vormen zich dus files. Voorts zijn de automaten niet uitgerust voor slechtzienden. U wijst erop dat klanten hun ticket ook op internet

aussi acheter leur ticket sur Internet, mais cela ne tient compte ni de la fracture numérique, ni d'une flexibilité pour changer son itinéraire le jour même. Enfin, le positionnement de l'automate pose parfois problème, lorsque le soleil brille, et l'écran est parfois brisé, abîmé ou sale. Quant à l'application SNCB, elle bloque lors de la validation du paiement.

kunnen kopen, maar dan houdt u geen rekening met de digitale kloof, noch met de flexibiliteit voor wie zijn reisweg op de dag zelf in het station wenst te wijzigen. Ten slotte vormt de plek waar de automaat geplaatst is een probleem wanneer de zon schijnt, en is het scherm soms gebarsten, beschadigd of vuil. De NMBS-app loopt dan weer soms vast bij het valideren van de betaling.

La topographie du point d'arrêt constitue-t-elle un critère pour revoir la position des automates ou en prévoir au moins deux pour certaines des gares concernées? Quelles sont les modalités du monitoring des automates (organisation, nombre de personnes y affectées)? Êtes-vous au courant des problèmes liés à l'application SNCB? Comment y remédieriez-vous?

Vormen de kenmerken van een stopplaats een criterium om de plaatsing van de automaten te herzien of om in sommige van de betrokken stations ten minste twee automaten te plaatsen? Hoe worden de automaten gemonitord (op welke wijze, hoeveel personeelsleden zijn daarmee belast)? Draagt u kennis van de problemen in verband met de NMBS-app? Hoe zult u die oplossen?

Des mesures seront-elles prises pour aider les malvoyants, les PMR et les isolés? Des mesures sont-elles prises pour éviter que ces problèmes ne retombent sur les accompagnateurs de train déjà soumis aux frustrations et agressions de certains voyageurs?

Zullen er maatregelen genomen worden om slechtzienden, personen met een beperkte mobiliteit en alleenstaanden te helpen? Worden er maatregelen genomen om te voorkomen dat deze problemen afgeschoven worden op de treinbegeleiders, die de frustraties en agressie van sommige reizigers al moeten ondergaan?

03.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): L'accessibilité du rail figure dans les nouveaux contrats de gestion. Le rail doit être accessible à tous. La SNCB choisit l'emplacement des automates selon des critères de sécurité, flux de voyageurs, accessibilité, faisabilité technique ainsi que des retours des voyageurs et du personnel. L'orientation fait partie des critères d'accessibilité. Il est tenu compte, autant que possible, du risque de reflet du soleil sur l'écran. En cas de signalements répétés de difficultés d'utilisation, une casquette peut être envisagée. Le choix du nombre d'automates dans une gare est déterminé en fonction du nombre de ventes enregistrées.

03.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De toegankelijkheid van het spoor komt aan bod in de nieuwe beheerscontracten. Het spoor moet toegankelijk zijn voor iedereen. De NMBS kiest de plaats waar de automaten komen te staan aan de hand van criteria zoals veiligheid, reizigerstroom, toegankelijkheid en technische haalbaarheid en aan de hand van de reacties van de reizigers en het personeel. De richting waarin de automaat geplaatst wordt, valt onder de toegankelijkheidscriteria. Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het risico op reflectie van zonlicht op het scherm. Bij herhaalde klachten over problemen met gebruik van de automaat kan er overwogen worden om een antireflectiekap aan te brengen. Het aantal automaten in een station wordt bepaald aan de hand van het aantal geregistreerde verkopen.

La SNCB effectue un suivi continu du parc pour s'assurer de sa fiabilité et réagir en cas de défaut. Un automate qui tombe en panne transmet un signal. En 2021, leur taux de disponibilité était de 99 %. Les personnes malvoyantes peuvent appeler le contact center pour être aidées à distance.

De NMBS monitort het automatenpark voortdurend om de werking ervan te verzekeren en in geval van een defect te reageren. Een automaat die defect is, verstuurt een signaal. In 2021 bedroeg de beschikbaarheidsgraad 99 %. Slechtzienden kunnen het Contact Center bellen om hulp op afstand te krijgen.

La nouvelle génération d'automates, les TVM, qui sera déployée à l'avenir, inclura des interfaces plus conviviales et accessibles. Une assistance vocale par interphone sera disponible pendant l'ouverture du centre d'appel. La SNCB est consciente que l'application mobile peut être améliorée.

De nieuwe generatie automaten, de TVM's, die in de toekomst geplaatst zullen worden, is voorzien van een gebruiksvriendelijkere en toegankelijker interface. Vocale assistentie via een intercom zal dan mogelijk zijn tijdens de openingsuren van het callcenter. De NMBS is zich ervan bewust dat de

app nog verbeterd kan worden.

Tous les retours reçus sont soigneusement analysés et traités. L'application mobile fait l'objet d'améliorations continues. Les bugs sont corrigés pour rendre l'application plus performante.

Elke feedback die de NMBS ontvangt, wordt grondig geanalyseerd en behandeld. Er worden ook voortdurend verbeteringen aangebracht aan de mobiele applicatie. Programmeringsfouten worden rechtgezet om de applicatie nog gebruiksvriendelijker te maken.

03.03 Sophie Rohonyi (DéFI): La suppression des guichets de gare entame le droit des navetteurs à accéder à des informations en temps réel, quels que soient leur situation sociale ou leur handicap. La situation des automates n'étant pas optimale, nous attendons ceux de nouvelle génération et l'amélioration des applications mobiles. Quand ces améliorations seront-elles concrétisées?

03.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Pendelaars hebben recht op toegang tot realtime-informatie, ongeacht hun sociale situatie of hun handicap. Door het verdwijnen van de stationsloketten komt dat recht in het gedrang. De situatie met de automaten is niet optimaal. Daarom kijken wij uit naar de komst van de nieuwe generatie automaten en de verbeterde mobiele applicaties. Wanneer worden die verbeteringen precies doorgevoerd?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution de la dette d'Infrabel" (55031368C)

04 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evolutie van de schuld van Infrabel" (55031368C)

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): À quel montant s'élevait la dette d'Infrabel à la fin de l'année 2022, tant selon la confection du budget que selon les révisions les plus récentes? Est-il prévu de réduire cette dette considérable ou faut-il s'attendre au contraire à ce qu'elle croisse davantage?

04.01 Tomas Roggeman (N-VA): Hoeveel bedroeg de schuld van Infrabel op het einde van 2022, zowel volgens de begrotingsopmaak als volgens de recentste herzieningen? Wordt voorzien in de afbouw van de schuldenberg of verwacht men integendeel dat de schuld nog zal stijgen?

04.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Les dettes de 4,64 milliards d'euros reprises dans le compte annuel de 2021 concernent l'ensemble des dettes dans les livres d'Infrabel, y compris les dettes commerciales et les comptes de régularisation, qui varient en fonction de l'activité économique. Le 31 décembre 2021, la dette financière nette atteignait 2,02 milliards d'euros. D'après les derniers chiffres, ce montant était inchangé le 31 décembre 2022.

04.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De schulden van 4,64 miljard euro in de jaarrekening van 2021 betreffen alle schulden in de boekhouding van Infrabel, ook de handelsschulden en de overlopende rekeningen, die variëren naar gelang van de economische activiteit. Op 31 december 2021 bedroeg de netto financiële schuld 2,02 miljard euro. Volgens de laatste cijfers was dat bedrag ongewijzigd op datum van 31 december 2022.

Ma priorité est d'investir dans les chemins de fer, afin de compenser ce que des gouvernements précédents ont omis de faire et d'offrir des perspectives. Chaque euro investi dans les chemins de fer rapporte 3 euros à l'économie.

Investeren in de spoorwegen is mijn prioriteit, om goed te maken wat vorige regeringen nagelaten hebben en om perspectief te bieden. Elke euro die in het spoor wordt geïnvesteerd, brengt de economie 3 euro op.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il est déjà positif que la dette financée d'Infrabel n'ait pas augmenté en 2022.

04.03 Tomas Roggeman (N-VA): Het is al goed dat de gefinancierde schuld van Infrabel niet is toegenomen in 2022.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'évolution de la dette de la SNCB" (55031369C)

05 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De evolutie van de schuld van de NMBS" (55031369C)

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Des explications fournies précédemment ont montré qu'une augmentation de la dette historique de la SNCB était à prévoir. Le ministre peut-il donner plus de précisions sur les montants?

05.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En commission de la Mobilité, il y a quelques mois, la SNCB a exposé en détail les différents scénarios d'évaluation du taux d'endettement, à l'occasion de l'audition de la CEO sur la vision stratégique de l'entreprise. Dans les derniers chiffres pour 2022, la dette de la SNCB est estimée à 2,3 milliards d'euros. La priorité actuelle est d'investir dans du nouveau matériel.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): De quand datent ces derniers chiffres? Un montant de 2,3 milliards d'euros fin 2022 signifierait que la dette n'a pas augmenté par rapport à 2021. Or, lors de cette même audition, la CEO de la SNCB, Mme Dutordoir, avait déclaré que l'évolution de la dette suivait une courbe ascendante.

Qui est dans l'erreur? Il est regrettable de ne pouvoir toujours pas disposer de chiffres exacts.

L'incident est clos.

Le **président**: M. Bihet est excusé et sa question n° 55031484C est reportée.

06 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'impact sur la vie privée du projet pilote de Vias relatif à l'utilisation du téléphone au volant" (55031718C)
- Wouter Raskin à Vincent Van Quickenborne (VPM Justice et Mer du Nord) sur "Le recours aux caméras ANPR dans le cadre du maintien de l'ordre public" (55031820C)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Le projet pilote prévu, qui consiste à prendre en flagrant délit les conducteurs qui utilisent leur téléphone portable au volant a suscité de nombreuses réactions. L'Organe de contrôle de l'information policière (COC) s'est montré plutôt critique à l'égard de propositions de loi analogues.

À quel consultant externe la mission d'analyse d'incidence sur le respect de la vie privée a-t-elle été attribuée? Pourquoi a-t-on opté pour un consultant externe? Le ministre peut-il expliquer la procédure de passation de marché qui a été utilisée? Pourquoi les experts de l'administration publique ont-ils été ignorés? Selon le ministre, où

05.01 Tomas Roggeman (N-VA): Uit vorige toelichtingen bleek dat een stijging van de historische schuld van de NMBS te verwachten is. Kan de minister meer duidelijkheid geven over de bedragen?

05.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De NMBS heeft enkele maanden geleden in deze commissie de verschillende scenario's van de evaluatie van de schuldgraad in detail toegelicht op de hoorzitting met de CEO over de strategische visie. In de laatste cijfers voor 2022 wordt de schuld van de NMBS geraamd op 2,3 miljard euro. Investeren in nieuw materieel krijgt momenteel de prioriteit.

05.03 Tomas Roggeman (N-VA): Van wanneer dateren die laatste cijfers? Een bedrag van 2,3 miljard euro eind 2022 zou betekenen dat de schuld niet gestegen is ten opzichte van 2021. Doch op diezelfde hoorzitting verwees de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, naar een stijgende curve in de evolutie van de schuld.

Wie is er dan fout? Ik betreur dat het onmogelijk blijft om een correct cijfer te krijgen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heer Bihet is verontschuldigd en zijn vraag nr. 55031484C wordt uitgesteld.

06 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact op de privacy van het proefproject van Vias inzake bellen achter het stuur" (55031718C)
- Wouter Raskin aan Vincent Van Quickenborne (VEM Justitie en Noordzee) over "Het gebruik van ANPR-camera's in het kader van de handhaving van de openbare orde" (55031820C)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Het geplande proefproject om bestuurders te betrappen op gsm-gebruik achter het stuur lokte heel wat reacties uit. Het Controleorgaan op de politionele informatie (COC) toonde zich eerder kritisch over vergelijkbare wetsvoorstellen.

Aan welke externe consultant werd de opdracht voor de impactanalyse op de privacy gegund? Waarom werd er gekozen voor een externe consultant? Kan de minister uitleg geven over de gehanteerde gunningsprocedure? Waarom werden experts binnen de overheid genegeerd? Waar ligt voor de minister het evenwicht tussen privacy en

se situe l'équilibre entre le respect de la vie privée et la sécurité?

06.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Les avis du COC portent sur des projets liés à des constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié.

C'est pourquoi les remarques du COC concernant l'article 62 de la loi sur la circulation routière ne s'appliquent pas au nouveau projet pilote. Étant donné que le projet dispose d'une base légale différente de celle des anciens projets pilotes, je demanderai au COC de formuler un nouvel avis.

Un expert externe réalisera une analyse d'impact relative à la protection des données qui servira de base à la demande d'avis. Quatre candidats ont répondu à la procédure d'appel d'offres. Outre le prix, les critères étaient les suivants: une expertise avérée dans le domaine des nouvelles technologies, telles que les logiciels autodidactes, la connaissance du règlement général sur la protection des données, ainsi que la connaissance de la loi sur la fonction de police, de la réglementation relative aux caméras ainsi que de la législation en matière de circulation routière. Le marché a finalement été attribué pour un montant de 25 000 euros.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): Je me réjouis de ce nouvel avis qui offrira un meilleur cadre juridique.

L'incident est clos.

07 Question de Kris Verduyck à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les mesures destinées à freiner l'impact des émissions de l'aviation" (55031482C)

07.01 Kris Verduyck (Vooruit): Prendre l'avion ne coûte pas cher mais pollue énormément. Aujourd'hui, la TVA ne s'applique pas aux billets d'avion en vertu de la Convention de Chicago.

Dans quelle mesure ce traité est-il obligatoire? L'Autriche et les Pays-Bas instaurent des taxes sur ces billets, et un quota de trajets en avion par citoyen est proposé en France. Selon le ministre, quelles propositions auraient véritablement un effet? La taxe belge sur les billets d'avion fera-t-elle l'objet d'une évaluation?

07.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Si le secteur aérien souhaite avoir un avenir, son impact environnemental doit sérieusement baisser,

veiligheid?

06.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): De adviezen van het COC hebben betrekking op projecten inzake vaststellingen gesteund op materiële bewijsmiddelen van onbemande automatisch werkende toestellen.

Daarom zijn de opmerkingen van het COC over artikel 62 van de wegverkeerswet niet van toepassing op het nieuwe proefproject. Aangezien het project een andere wettelijke basis heeft dan de vorige proefprojecten, zal ik het COC vragen een nieuw advies uit te brengen.

Een externe expert zal een *data protection impact analysis* uitvoeren die als basis voor de adviesaanvraag zal dienen. Op de aanbestedingsprocedure hebben vier kandidaten ingetekend. De criteria waren, naast de prijs, de aantoonbare expertise inzake nieuwe technologieën, zoals zelflerende software, kennis van de algemene verordening gegevensbescherming en kennis van de wet op het politieambt, de regelgeving op camera's en de wegverkeerswetgeving. De markt werd uiteindelijk aanbesteed voor een prijs van 25.000 euro.

06.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik ben blij dat er een nieuw advies komt voor een beter juridisch kader.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Kris Verduyck aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "Maatregelen om de uitstootimpact van de luchtvaart af te remmen" (55031482C)

07.01 Kris Verduyck (Vooruit): Vliegen is goedkoop, terwijl het heel vervuילend is. Vandaag wordt er geen btw geheven op vliegtuigtickets vanwege het Verdrag van Chicago.

In hoeverre is dat verdrag bindend? Oostenrijk en Nederland voeren vliegtaksen in en in Frankrijk stelt men een vliegquotum per burger voor. Welke voorstellen zouden volgens de minister echt een effect hebben? Komt er een evaluatie van de Belgische vliegtuigtaks?

07.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Als de luchtvaart een toekomst wil hebben, moet de milieu-impact drastisch omlaag, zowel de

qu'il s'agisse des nuisances sonores ou des émissions de CO₂. L'initiative RefuelEU Aviation de la Commission européenne fait partie du paquet Fit for 55 et vise l'instauration de carburants durables dans l'aviation.

Pour moi, c'est un pas dans la bonne direction vers une aviation décarbonée. La Belgique s'est abstenue lors du vote sur le texte de compromis proposé en juin par la présidence française de l'UE, dès lors que l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone est beaucoup trop générale. Lors de ce même Conseil, la Belgique a voté en faveur de l'initiative AFIR, le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, qui prévoit l'obligation de fournir de l'électricité aux avions stationnés et un plan pour les infrastructures de carburants alternatifs dans les aéroports. En outre, d'autres mesures du paquet "Fit for 55" encourageront le secteur de l'aviation à réduire ses émissions de CO₂.

Avec la révision du SEQUE pour l'aviation, nous visons à réviser le règlement de l'UE d'échange de quotas d'émissions de manière rentable et cohérente. La révision de la directive sur la taxation de l'énergie comprend une proposition visant à supprimer progressivement l'exonération de la taxe sur le kérosène pour l'aviation commerciale. Il me semble logique d'égaleriser la TVA sur le transport pour le train et l'avion.

La taxe d'embarquement que le gouvernement fédéral a instaurée l'année dernière suit cette logique et il me semble opportun de la soumettre à une évaluation. Je plaide par ailleurs en faveur d'un taux de TVA de 0 % sur les billets de train et estime même qu'il faudrait encourager fiscalement les modes de transport les plus écologiques. La Convention de Chicago est malheureusement obligatoire sur le plan international, mais je plaide néanmoins, à l'échelon européen, pour la révision de l'actuelle exonération fiscale applicable au kérosène.

07.03 Kris Verduyckt (Vooruit): Il faut oser remettre en question les anciennes conventions; le monde a changé et le réchauffement climatique est aujourd'hui une réalité.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Nabil Boukili à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'octroi de licences de vol" (55031756C)
- Nabil Boukili à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les badges d'accès temporaires à l'aéroport de Zaventem" (55031766C)

geluidsoverlast als de CO₂-uitstoot. Het ReFuelEU Aviation Initiative van de Europese Commissie zit in het Fit for 55-pakket en is gericht op de invoering van duurzame brandstoffen in de luchtvaart.

Voor mij is dit een stap in de goede richting naar een koolstofvrije luchtvaart. België heeft zich bij de stemming over de in juni door het Franse EU-voorzitterschap voorgestelde compromistekst onthouden, omdat het gebruik van *low carbon fuels* veel te algemeen is. Tijdens dezelfde Raad stemde België voor het AFIR-initiatief, de Alternative Fuels Infrastructure Regulation, met daarin een verplichting om elektriciteit te leveren aan geparkeerde vliegtuigen en een plan voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in luchthavens. Daarnaast zullen andere maatregelen in het Fit for 55-pakket de luchtvaartsector stimuleren om de CO₂-uitstoot te verminderen.

Met de herziening van het ETS voor de luchtvaart willen we de EU-regeling van de handel in emissierechten kosteneffectief en coherent herzien. De herziening van de Energy Taxation Directive omvat een voorstel om de uitzondering voor de belasting op kerosine in de commerciële luchtvaart geleidelijk af te schaffen. Het lijkt me logisch om de btw op transport gelijk te trekken voor trein en vliegtuig.

De vorig jaar door de federale regering vastgestelde instapbijdrage volgt deze logica en het lijkt me goed die te evalueren. Ik pleit trouwens voor een btw-nultarief op treintickets, meer zelfs, de meest ecologische vervoerswijzen moeten fiscaal worden aangemoedigd. Internationaal is het Verdrag van Chicago helaas bindend, maar toch pleit ik op Europees niveau voor de herziening van de huidige belastingvrijstelling op kerosine.

07.03 Kris Verduyckt (Vooruit): Men moet oude verdragen in vraag durven te stellen; de wereld is inmiddels veranderd en de klimaatopwarming is een feit.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- Nabil Boukili aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekenning van vliegvergunningen" (55031756C)
- Nabil Boukili aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De tijdelijke toegangsbadges op

- **Nabil Boukili à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le recrutement et la formation d'inspecteurs de sûreté à l'aéroport de Bruxelles" (55031769C)**

08.01 Nabil Boukili (PVDA-PTB): La Commission européenne a lancé une procédure d'infraction contre la Belgique pour qu'elle mette en œuvre correctement les exigences des règlements sur l'octroi de licences de vol. L'Agence européenne pour la sécurité aérienne a en effet constaté une grave pénurie de personnel chargé de délivrer ces licences aux membres d'équipage. Pour les syndicats, la privatisation de la formation des pilotes contribue à la dégradation de la sécurité dans le transport aérien.

A-t-on engagé du personnel au SPF Mobilité et Transports? Comment a-t-on répondu à la mise en demeure de la Commission?

L'aéroport de Bruxelles délivre trois types de badges au personnel travaillant sur le site. Pour obtenir le badge permanent d'une validité de cinq ans, il faut subir une enquête et présenter un casier judiciaire vierge. Son détenteur peut circuler seul pour travailler dans les zones attribuées.

Le badge visiteur est destiné aux personnes devant se rendre sans délai dans les zones aéroportuaires. Il n'y a pas d'enquête mais on ne peut récupérer le badge ou se déplacer sans accompagnateur. Le badge temporaire sert en cas d'oubli du badge permanent ou permet l'accès pour une courte durée.

Les badges visiteurs deviennent la norme, sont octroyés pour une durée plus longue que prévu et permettent aux entreprises de ne pas payer pour permettre l'accès de leurs employés à l'aéroport. En théorie, ceux-ci doivent circuler accompagnés d'un détenteur d'un badge permanent mais c'est rarement le cas. Ces badges sont délivrés sans contrôle par la BAC alors qu'il devrait s'agir d'une compétence du SPF Mobilité.

Comptez-vous restreindre l'usage des badges temporaires? Transférerez-vous la délivrance des badges au SPF Mobilité comme le prévoit le rapport

Brussels Airport" (55031766C)

- **Nabil Boukili à Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De aanwerving en opleiding van veiligheidsinspecteurs op Brussels Airport" (55031769C)**

08.01 Nabil Boukili (PVDA-PTB): De Europese Commissie heeft een inbreukprocedure tegen België ingesteld om ons land ertoe aan te manen de vereisten van de verordeningen inzake de toekenning van vliegvergunningen correct te implementeren. Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart heeft vastgesteld dat er sprake is van een schrijnend tekort aan personeel om die vergunningen af te leveren aan bemanningsleden. Volgens de vakbonden is de privatisering van de pilootopleiding een factor in de verslechtering van de veiligheid van de luchtvaart.

Heeft de FOD Mobilité en Vervoer extra personeel aangeworven? Hoe heeft ons land gereageerd op de ingebrekestelling door de Commissie?

Brussels Airport levert drie soorten badges af aan de personeelsleden die daar werken. Wie aanspraak wil maken op een permanente badge, die vijf jaar geldig is, moet een onderzoek ondergaan en een blanco strafblad kunnen voorleggen. Met een dergelijke badge kan men zich voor werkdoeleinden vrij en zonder begeleiding verplaatsen in de toegewezen zones.

De bezoekersbadge is bestemd voor personen die zich onverwijld naar de luchthavenzones moeten begeven. Er komt geen onderzoek aan te pas, maar personen die een dergelijke badge krijgen, mogen die niet bijhouden en mogen zich ook niet verplaatsen zonder begeleider. De tijdelijke badge is bedoeld voor gevallen waarbij iemand zijn permanente badge vergeten is of om iemand voor een korte duur toegang te verschaffen.

De bezoekersbadges worden echter de norm. Ze worden toegekend voor een langere duur dan waarvoor ze bedoeld zijn. Zo hoeven bedrijven niet te betalen om hun werknemers toegang tot de luchthaven te verlenen. In theorie moeten de houders van een bezoekersbadge te allen tijde begeleid worden door iemand die over een permanente badge beschikt, maar dat is zelden het geval. Die bezoekersbadges worden zonder voorafgaande screening afgegeven door Brussels Airport Company, terwijl dat een bevoegdheid van de FOD Mobilité zou moeten zijn.

Bent u van plan om het gebruik van tijdelijke badges in te perken? Zult u de afgifte van badges overhevelen naar de FOD Mobilité, zoals wordt

de la commission d'enquête Attentats?

Sept inspecteurs de sécurité aéroportuaire ont été recrutés à Zaventem. Il en faudrait encore une dizaine. Le European Aviation Security Training Institute est censé former les inspecteurs aéroportuaires pour la branche sûreté mais il s'agit d'une école fictive. Selon l'arrêté royal régissant ces formations, une école reconnue pourrait prendre en charge ces cours.

Les aspirants lauréats sont mandatés nominativement et individuellement par la DGTA, ce qui leur donne le pouvoir d'établir des PV, de faire des constatations ou des corrections aux manquements constatés. La BAC a repris cette mission avec la société Aviato créée par l'aéroport afin de former à divers métiers. Il y a là un conflit d'intérêts. D'ailleurs, la commission Attentats recommande de détacher les membres de ce service vers la DGTA en tant que membres statutaires afin de garantir leur indépendance par rapport au gestionnaire de l'aéroport. Les syndicats réclament une école publique belge ainsi qu'un statut et mandat fédéral garantissant leur liberté d'action.

Quelles sont les conditions de recrutement de ces inspecteurs? Que faites-vous pour recruter des nouveaux inspecteurs de sûreté pour Zaventem et rendre la fonction attrayante? Leur formation sera-t-elle assurée par des écoles publiques?

08.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Concernant l'octroi des licences de vol, la Belgique a exposé à la Commission européenne les mesures approuvées par le gouvernement. À ma demande, la DGTA a développé un plan visant à restructurer et rationaliser l'octroi des licences entre février 2021 et décembre 2024. Dès février 2021, nous avons mené des actions pour soulager le service de la direction des licences et celui-ci a pris des dizaines de mesures pour répondre à l'audit de l'EASA. En 2021, le gouvernement a aussi décidé du recrutement de 25 ETP supplémentaires afin de rendre la DGTA plus performante.

Face à l'augmentation de la charge de travail de l'Agence nationale de sécurité, la DGTA m'a

geadviseerd in het verslag van de onderzoekscommissie Terroristische Aanslagen?

Er werden zeven luchthaveninspecteurs met bevoegdverklaring beveiliging aangeworven in Zaventem. Er zouden er nog een tiental bij moeten komen. Het European Aviation Security Training Institute zou luchthaveninspecteurs inzake veiligheid moeten opleiden, maar dat is een fictieve school. Krachtens het koninklijk besluit betreffende die opleidingen kan een erkende school die opleidingen voor haar rekening nemen.

Aspiranten die de opleiding met vrucht hebben afgerond worden individueel en nominatim gemandateerd door het DGLV. Zo krijgen ze de bevoegdheid om proces-verbaal op te maken, vaststellingen te doen of gebreken recht te zetten. Brussels Airport Company heeft die taak overgenomen samen met het bedrijf Aviato, dat door de luchthaven opgericht werd om mensen voor verschillende functies op te leiden. Hier is er sprake van een belangenconflict. Bovendien adviseert de commissie Terreuraanslagen in een van haar aanbevelingen om de leden van die dienst als statutaire leden naar het DGLV te detacheren om hun onafhankelijkheid ten opzichte van de luchthavenbeheerder te waarborgen. De vakbonden eisen een Belgische openbare school en een federaal statuut en mandaat dat hun vrijheid van handelen waarborgt.

Wat zijn de voorwaarden voor de aanwerving van die inspecteurs? Wat onderneemt u om nieuwe luchthaveninspecteurs met bevoegdverklaring beveiliging voor Zaventem aan te werven en de functie aantrekkelijk te maken? Zal hun opleiding verstrekt worden door openbare scholen?

08.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Wat de toekenning van vliegvergunningen betreft, heeft België de Europese Commissie tekst en uitleg gegeven over de door de regering goedgekeurde maatregelen. Op mijn verzoek heeft het DGLV een plan uitgewerkt dat ertoe strekt de toekenning van vliegvergunningen in de periode van februari 2021 tot december 2024 te herstructureren en te rationaliseren. Sinds februari 2021 hebben we initiatieven genomen om de dienst van de directie Vergunningen te ontlasten. Die dienst heeft tientallen maatregelen genomen om tegemoet te komen aan in de EASA-audit geformuleerde opmerkingen. In 2021 heeft de regering ook beslist om 25 extra vte's aan te werven om het DGLV slagvaardiger te maken.

Gelet op de toename van de werklast van de Nationale Veiligheidsautoriteit, heeft het DGLV me

informé que les badges d'accès temporaires sont délivrés, pour un temps et moyennant condition, aux employés qui ont introduit une demande de badge permanent. Le titulaire d'un badge temporaire doit toujours être accompagné par le porteur d'un badge permanent. La présentation distincte du badge temporaire permet de déterminer si cette condition est remplie.

Par ailleurs, les inspecteurs de sûreté de l'aéroport de Zaventem sont recrutés par BAC d'après une procédure rigoureuse. Leurs conditions de rémunération sont comparables et sans doute supérieures à celles du SPF Mobilité. La DGTA a approuvé le programme, contenu des cours et examens dans le cadre de leur formation. Elle peut participer aux cours et évaluations et organise même certains tests informatisés dans les bureaux du SPF.

08.03 Nabil Boukili (PVDA-PTB): Le recrutement et les licences des pilotes découlent de la privatisation de l'aéroport. L'Europe nous met en demeure pour avoir été trop loin dans la logique de privatisation qu'elle encourage par ailleurs. Vous entendez rationaliser pour faire face au manque de personnel.

08.04 Georges Gilkinet, ministre (en français): Je n'ai pas parlé de rationalisation puisque 25 ETP ont été engagés.

08.05 Nabil Boukili (PVDA-PTB): Votre réponse ne nous rassure pas eu égard au manque de personnel. Par ailleurs, les détenteurs d'un badge temporaire ne sont pas accompagnés. Vous ne connaissez pas la réalité du terrain. Quand mettrez-vous en œuvre les recommandations de la commission Attentats que le personnel aéroportuaire appelle de ses vœux?

Concernant le recrutement des inspecteurs de la DGTA, l'arrêté royal a été signé par le Roi mais retenu près de trois mois avant publication. Les choses ont néanmoins évolué depuis et je m'en réjouis.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de
- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM)

meegedeeld dat de tijdelijke toegangsbadges voorlopig en onder voorwaarden afgeleverd worden aan de medewerkers die een aanvraag voor een permanente badge ingediend hebben. De houder van een tijdelijke badge moet steeds begeleid worden door een houder van een permanente badge. Doordat de tijdelijke badge er anders uitziet dan de permanente is het steeds duidelijk of die voorwaarde vervuld is.

De luchthaveninspecteurs op de luchthaven van Zaventem worden bovendien door BAC aangeworven volgens een strenge procedure. Hun loonvoorwaarden zijn vergelijkbaar met en mogelijk zelfs beter dan die bij de FOD Mobiliteit. Het DGLV heeft het programma, de inhoud van de opleidingen en de examens voor de inspecteurs goedgekeurd. Het DGLV kan deelnemen aan de opleidingen en de evaluaties en organiseert zelfs bepaalde evaluaties zelf in de kantoren van de FOD aan de hand van computertests.

08.03 Nabil Boukili (PVDA-PTB): Wat er misloopt op het vlak van de aanwerving en de vergunningverlening aan piloten is een gevolg van de privatisering van de luchthaven. Europa, dat nochtans voorstander is van privatisering, stelt ons in gebreke omdat we de privatiseringslogica te ver hebben doorgetrokken. U bent van plan te rationaliseren om het personeelstekort aan te pakken.

08.04 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik heb niet gesproken van rationaliseren; er werden immers 25 vte's aangeworven.

08.05 Nabil Boukili (PVDA-PTB): Uw antwoord is niet geruststellend in het licht van het personeelstekort. Voorts worden de personen die over een tijdelijke badge beschikken niet begeleid. U bent niet vertrouwd met de realiteit op het terrein. Het luchthavenpersoneel wil dat er werk wordt gemaakt van de uitvoering van de aanbevelingen van de commissie Aanslagen. Wanneer zult u ze uitvoeren?

Wat de rekrutering van DGLV-inspecteurs betreft, werd het koninklijk besluit door de Koning ondertekend, maar vervolgens heeft men drie maanden gewacht alvorens het te publiceren. Sindsdien is er toch sprake van enige voortgang, en daar ben ik blij om.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM)

Mobilitéé) sur "La ponctualité à la SNCB" (55031816C)

- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilitéé) sur "La prise en compte des trains supprimés dans l'indice de ponctualité" (55032463C)

09.01 Frank Troosters (VB): *Les chiffres montrent que la ponctualité des trains de voyageurs a atteint un niveau historiquement bas.*

Quelles mesures le ministre prendra-t-il afin d'inverser cette tendance? En a-t-il déjà discuté avec la SNCB? Quels sont les résultats de ces discussions? Quelles ambitions le ministre nourrit-il à cet égard et quels objectifs veut-il atteindre? Quelles sanctions prévoit-il au cas où ces ambitions et ces objectifs ne seraient pas réalisés?

09.02 Josy Arens (Les Engagés): *Si les derniers chiffres de ponctualité des trains révèlent une augmentation des retards de 3 % en deux ans, l'on continue de prétendre que neuf trains sur dix arrivent à l'heure. Or, aucun navetteur ne prête foi à ces chiffres et pour cause: les trains supprimés, non comptabilisés, faussent l'indice officiel de ponctualité.*

Allez-vous demander à la SNCB d'intégrer les suppressions de trains dans le calcul d'indice de ponctualité pour que les navetteurs disposent enfin d'une estimation réelle de la fiabilité du rail?

09.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Pour moi, la ponctualité constitue une priorité majeure. La SNCB et Infrabel ont présenté leur plan d'action à mon cabinet il y a quelques mois. Outre les mesures à court terme, le nouveau contrat de service public de la SNCB prévoit un taux de ponctualité de 91 % pour le transport national de passagers à l'horizon 2032. Les boni et mali sont liés au respect des dix nouveaux indicateurs par la SNCB et Infrabel.

(En français) Dans le nouveau contrat de service public de la SNCB, l'indicateur de ponctualité n'a pas changé mais nous lui avons adjoint le taux de suppression totale de trains: la combinaison de ces deux indicateurs donnera une vision plus objective de la fiabilité du service. La présentation de ces contrats est prévue le 1^{er} février.

09.04 Josy Arens (Les Engagés): J'attends le 1^{er} février pour discuter en détail de ces mesures.

Mobiliteit) over "De stiptheid bij de NMBS" (55031816C)

- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het in aanmerking nemen van de afgeschafte treinen bij de berekening van de stiptheidsindex" (55032463C)

09.01 Frank Troosters (VB): *De cijfers wijzen uit dat de stiptheid van de passagierstreinen naar een dieptepunt is gezakt.*

Welke maatregelen zal de minister nemen om die trend te keren? Heeft hij dat al besproken met de NMBS? Met welk resultaat? Welke ambities of doelen stelt hij voorop? Welke sancties verbindt hij eventueel aan het niet halen ervan?

09.02 Josy Arens (Les Engagés): *Uit de jongste stiptheidscijfers van de treinen blijkt dat het aantal vertragingen in twee jaar tijd met 3 % gestegen is, maar toch blijft men volhouden dat negen op de tien treinen op tijd aankomt. Geen enkele pendelaar heeft vertrouwen in die cijfers en terecht: afgeschafte treinen worden niet meegeteld, wat een vertekend beeld geeft van de officiële stiptheidsindex.*

Zult u de NMBS vragen om de afgeschafte treinen mee te tellen bij de berekening van de stiptheidsindex, zodat de pendelaars eindelijk staat kunnen maken op een reële raming van de betrouwbaarheid van het spoor?

09.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Stiptheid is voor mij een grote prioriteit. De NMBS en Infrabel hebben hun actieplan een paar maanden geleden voorgesteld aan mijn kabinet. Naast de maatregelen op korte termijn bepaalt het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS een stiptheid van 91 % van het binnenlandse passagiersvervoer tegen 2032. Bonussen en malussen zijn gekoppeld aan de naleving van de tien nieuwe indicatoren door de NMBS en Infrabel.

(Frans) In het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS is er niets veranderd aan de prestatie-indicator "stiptheid", maar werd het totale aantal afgeschafte treinen toegevoegd: de combinatie van die twee indicatoren geeft een objectiever beeld van de betrouwbaarheid van de dienstverlening. De voorstelling van die contracten is gepland voor 1 februari.

09.04 Josy Arens (Les Engagés): Ik zal wachten tot 1 februari om die maatregelen in detail te bespreken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude portant sur la politique RH de la SNCB" (55031836C)

10 Vraag van Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De studie naar het hr-beleid van de NMBS" (55031836C)

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): L'accord de gouvernement annonçait une étude visant à vérifier que la politique des ressources humaines de la SNCB se prépare à une compétitivité suffisante sur le plan organisationnel, conformément aux nouvelles règles européennes. Il s'agit d'évaluer des points tels que le recrutement statutaire et la pérennité de HR Rail. D'après les notifications budgétaires, le ministre doit soumettre, au plus tard le 30 juin 2023, une proposition basée sur un benchmarking international, qui fournira des lignes directrices pour la modernisation de la gestion des ressources humaines au sein des entreprises publiques.

10.01 Tomas Roggeman (N-VA): In het regeerakkoord werd een studie aangekondigd om na te gaan of het hr-beleid van de NMBS de organisatie voorbereidt op voldoende competitiviteit, in lijn met de nieuwe Europese regels. Het gaat dan om een evaluatie van zaken als de statutaire aanwerving en het voortbestaan van HR Rail. Volgens de begrotingsnotificaties moet de minister uiterlijk op 30 juni 2023 een voorstel indienen op basis van een internationale benchmark, dat de richtsnoeren zal bevatten voor de modernisering van het personeelsbeheer binnen de overheidsbedrijven.

Où en est cette proposition? Pouvons-nous espérer des révisions?

Wat is de stand van zaken? Mogen wij herzieningen verwachten?

10.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le personnel de HR Rail, de la SNCB et d'Infrabel constitue la pierre angulaire du service. Il m'a en effet été demandé de fournir une proposition au Conseil des ministres concernant une modernisation de la gestion des ressources humaines au sein des entreprises publiques. Selon moi, les principes directeurs sont les suivants: dialogue social avec les travailleurs, formation permanente, durabilité, diversité et gouvernance d'entreprise. Les services compétents sont en train d'élaborer cette proposition avec l'ouverture d'esprit qui s'impose.

10.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het personeel van HR Rail, de NMBS en Infrabel vormt de hoeksteen van de dienstverlening. Men heeft me inderdaad gevraagd om de ministerraad een voorstel te bezorgen over een modernisering van het personeelsbeheer bij de overheidsbedrijven. Voor mij zijn de leidende principes: sociale dialoog met werknemers, permanente vorming, duurzaamheid, diversiteit en corporate governance. Het voorstel wordt nu met een open geest voorbereid door de bevoegde diensten.

Les conditions de stage et de formation sont déjà assouplies dans les procédures de recrutement de nouveaux membres du personnel, afin que les candidats puissent entrer en fonction plus rapidement.

Voor de sollicitatieprocedures worden de stage- en opleidingsvoorwaarden voor nieuw personeel al versoepeld, zodat kandidaat-werknemers sneller in dienst kunnen treden.

S'agissant des recrutements à la SNCB, je garantirai la continuité de la politique existante, conformément à l'accord de gouvernement et au nouveau contrat de service public. Des embauches statutaires continueront donc d'avoir lieu, ce qui rend les emplois plus attractifs.

Wat de aanwervingen bij de NMBS betreft, zal ik de continuïteit van het huidige beleid waarborgen conform het regeerakkoord en het nieuwe openbardienstcontract. Er zullen dus nog steeds statutaire aanwervingen gebeuren, wat de jobs aantrekkelijker maakt.

La loi de juillet 1926 ne sera toujours pas prise en considération. En revanche, la loi de 1991 fera bien partie de la réflexion.

De wet van juli 1926 blijft buiten beschouwing, de wet van 1991 zal wel deel uitmaken van de reflectie.

10.03 Tomas Roggeman (N-VA): Il faut une

10.03 Tomas Roggeman (N-VA): Er is nood aan

modernisation structurelle et approfondie de la politique des ressources humaines.

L'incident est clos.

11 Question de Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nombre de réservoirs de carburant par véhicule" (55032103C)

11.01 Wouter Raskin (N-VA): En vertu de l'arrêté royal du 7 mars 2013 relatif à l'utilisation des LPG pour la propulsion des véhicules automobiles, il est interdit dans une voiture d'avoir plus de deux systèmes de stockage du carburant.

D'où vient cette interdiction? Comment est-elle appliquée et le ministre a-t-il connaissance de l'existence d'infractions? Est-il exact que, dans le passé, les centres régionaux d'inspection automobile délivraient des certificats de visite verts pour des voitures équipées de trois systèmes de stockage du carburant? Le ministre en a-t-il déjà discuté avec ses collègues régionaux?

11.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Lorsqu'elles ont été publiées en 2013, les directives de montage reflétaient la réalité pratique, c'est-à-dire des véhicules à essence ou au diesel équipés en plus d'un système LPG. Il n'y avait alors aucune demande relative à un troisième système de stockage du carburant. Récemment, la question s'est posée de savoir si un véhicule déjà doté d'une installation à essence et GNC pouvait en plus être équipé d'un système LPG. Le SPF Mobilité a confirmé qu'il était interdit par arrêté royal d'avoir, dans un véhicule, plus de deux systèmes de stockage du carburant.

Les véhicules contenant une installation LPG doivent se présenter au contrôle technique dans les trente jours. Le SPF Mobilité a signalé aux différents organes de contrôle et installateurs LPG agréés qu'une installation LPG ne peut être incorporée si le véhicule dispose déjà de deux systèmes de stockage de carburant. Dans le passé, un très faible nombre de véhicules ont été équipés d'une installation LPG supplémentaire.

L'installateur LPG agréé délivre lors de chaque transformation un certificat prouvant que l'installation LPG incorporée satisfait aux exigences et aux conditions prévues par l'arrêté royal.

Le SPF Mobilité est au courant de l'existence de quelques véhicules qui ont été équipés dans le passé d'une installation LPG supplémentaire et pour lesquels un certificat d'approbation a été

een structurele en grondige modernisering van het hr-beleid.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het aantal brandstofopslagsystemen in een voertuig" (55032103C)

11.01 Wouter Raskin (N-VA): Krachtens het KB van 7 maart 2013 over het gebruik van lpg voor de aandrijving van wagens is het verboden om in een wagen meer dan twee brandstofopslagsystemen te hebben.

Vanwaar dat verbod? Hoe wordt dat gehandhaafd en heeft de minister weet van inbreuken? Klopt het dat gewestelijke keuringscentra in het verleden toch al eens een groen keuringsbewijs afleverden voor wagens die beschikten over drie brandstofopslagsystemen? Heeft de minister daarover al overlegd met zijn gewestelijke collega's?

11.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Bij de publicatie in 2013 waren de inbouwrichtlijnen een afspiegeling van de praktijk, namelijk een benzinevoertuig of een dieselveertuig waarin een bijkomende lpg-installatie werd ingebouwd. Er was toen geen vraag naar een derde brandstofopslagsysteem. Recent is gevraagd of een voertuig dat al een benzine- en een cng-installatie heeft, bijkomend mag worden uitgerust met een lpg-installatie. De FOD Mobiliteit heeft bevestigd dat een voertuig met meer dan twee brandstofopslagsystemen bij KB verboden is.

Voertuigen waarin een lpg-installatie is ingebouwd, moeten zich binnen de dertig dagen aanbieden bij de technische keuring. De FOD Mobiliteit heeft de verschillende controleorganen en erkende lpg-installateurs laten weten dat een lpg-installatie niet mag worden ingebouwd als het voertuig al twee brandstofopslagsystemen heeft. In het verleden werd een zeer beperkt aantal voertuigen uitgerust met een bijkomende lpg-installatie.

De erkende lpg-installateur levert bij elke ombouw een getuigschrift met de verklaring dat de ingebouwde lpg-installatie voldoet aan de eisen en voorwaarden van het KB.

De FOD Mobiliteit is op de hoogte van enkele voertuigen die in het verleden werden uitgerust met een extra lpg-installatie en waarvoor een goedkeuringsbewijs werd afgeleverd. Op vraag van

délivré. À la demande de la Région wallonne, il a fourni des explications par courriel à ce sujet. Les autres régions n'ont pas pris contact avec le SPF.

L'incident est clos.

12 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'alignement de l'âge de la pension du personnel de la SNCB sur celui des autres travailleurs" (55032216C)

12.01 Frank Troosters (VB): *La note de politique générale de la ministre des Pensions, Mme Karine Lalieux, contient le passage suivant: "Parallèlement à la mise en œuvre de l'accord sur les pensions, les partenaires sociaux sont également invités à travailler sur des propositions concrètes concernant l'alignement des âges de pension préférentiels (SNCB – Défense) existants sur l'âge de la pension pour le reste de la population."*

S'agit-il d'une piste de réflexion du gouvernement? Quelle est la position du ministre à cet égard? Discutera-t-il de ce point avec la SNCB, les organisations syndicales et/ou d'autres organismes? Quelle serait l'incidence budgétaire de cet alignement?

12.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): En juillet, le gouvernement fédéral a demandé aux partenaires sociaux de se pencher sur plusieurs questions, dont celle de l'égalisation. Il s'agissait d'une des conclusions de l'accord sur les pensions. Toutefois, le gouvernement n'a pas encore reçu de position à ce sujet de la part des partenaires sociaux.

Pour l'incidence budgétaire, je vous renvoie à la ministre Lalieux.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- Peter De Roover à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Anvers et Bruxelles" (55031500C)
- Kim Buyst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'offre de trains réduite à Mortsels-Oude-God" (55031722C)
- Gitta Vanpeborgh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la limitation de l'offre de trains à la gare de Mortsels-Oude-God" (55032437C)

13.01 Peter De Roover (N-VA): À cause de la suppression du quatrième train IC, la gare de

het Waals Gewest heeft de FOD Mobiliteit daarover via e-mail uitleg gegeven. De FOD Mobiliteit werd niet gecontacteerd door de andere gewesten.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gelijkschakeling van de pensioenleeftijd van het NMBS-personeel met die van de andere werknemers" (55032216C)

12.01 Frank Troosters (VB): *In de beleidsnota van de minister van Pensioenen Lalieux staat: "Parallel aan de implementatie van het pensioenakkoord, wordt aan de sociale partners gevraagd samen te werken aan concrete voorstellen over het gelijkschakelen van de bestaande preferentiële pensioenleeftijden (NMBS – Defensie) met de wettelijke pensioenleeftijd voor de rest van de bevolking."*

Is dat een denkspoor van de regering? Hoe staat de minister daar tegenover? Zal hij dit bespreken met de NMBS, de vakorganisaties en/of andere instanties? Wat zou de budgettaire impact zijn van die gelijkstelling?

12.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De federale regering heeft de sociale partners in juli gevraagd om zich te buigen over meerdere zaken, waaronder die gelijkschakeling. Dat was een van de conclusies van de pensioendeal. De regering heeft hierover echter nog geen standpunt ontvangen van de sociale partners.

Voor de budgettaire impact verwijs ik naar minister Lalieux.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- Peter De Roover aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De treinverbinding tussen Antwerpen en Brussel" (55031500C)
- Kim Buyst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het verminderde treinaanbod in Mortsels-Oude-God" (55031722C)
- Gitta Vanpeborgh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opheffing van het ingeperkte treinaanbod in het station Mortsels-Oude-God" (55032437C)

13.01 Peter De Roover (N-VA): Door de schrapping van de vierde IC-trein stopt er nu nog

Mortsel-Oude-God n'est plus desservie que par un seul train par heure.

slechts één trein per uur in Mortsel-Oude-God.

Pourquoi l'ancien horaire entre Anvers et Bruxelles, qui prévoyait deux arrêts par heure à Mortsel-Oude-God, n'a-t-il toujours pas été rétabli? Est-il prévu de revenir à l'ancien horaire dans un avenir proche? Combien de voyageurs prennent-ils le train chaque jour en gare de Mortsel-Oude-God?

Waarom is de oude dienstregeling tussen Antwerpen en Brussel met twee stops per uur in Mortsel-Oude-God nog niet opnieuw van kracht? Zijn er plannen om in de afzienbare toekomst de oude regeling weer in te voeren? Hoeveel reizigers nemen dagelijks de trein in het station van Mortsel-Oude-God?

13.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Depuis le printemps 2022, le nombre de trains entre Anvers et Bruxelles qui s'arrêtent à Mortsel-Oude-God est passé de deux à un par heure. Or, cette gare est très importante pour la région.

13.02 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Sinds het voorjaar van 2022 is het aantal treinen tussen Antwerpen en Brussel met stopplaats in Mortsel-Oude-God, gehalveerd van twee naar één trein per uur. Dit is een heel belangrijk station voor de regio.

Quand le deuxième train fera-t-il son retour? D'autres liaisons ferroviaires font-elles encore l'objet d'une suppression structurelle depuis la crise sanitaire? Pourquoi? Quand seront-elles de nouveau effectives?

Wanneer zal de trein opnieuw ingelegd worden? Zijn er nog andere treinverbindingen die nog steeds structureel geschrapt zijn sinds corona? Waarom is dat zo en wanneer zullen deze opnieuw in gebruik worden genomen?

13.03 Gitta Vanpeborgh (Vooruit): L'administration communale de Mortsel a reçu aujourd'hui une réponse du ministre aux deux courriers qu'elle lui avait envoyés. Cependant, la réponse n'est pas assez concrète. Quand les voyageurs pourront-ils de nouveau compter sur deux trains par heure et par sens en gare de Mortsel-Oude-God?

13.03 Gitta Vanpeborgh (Vooruit): Het gemeentebestuur van Mortsel heeft vandaag van de minister een antwoord gekregen op zijn twee brieven. Het antwoord is echter niet concreet genoeg. Wanneer kunnen de treinreizigers in het station Mortsel-Oude-God opnieuw rekenen op twee treinen per uur in elke rijrichting?

13.04 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Le plan d'action visant à améliorer la situation sur la ligne Anvers-Bruxelles prend un peu de temps. Il est difficile de recruter du personnel dans la région d'Anvers. Plus vite nous recruterons, plus vite nous pourrions faire circuler tous les trains.

13.04 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het actieplan om de situatie op de lijn Antwerpen-Brussel te verbeteren, vergt een beetje tijd. De rekrutering van personeel in de regio Antwerpen loopt moeilijk. Hoe vlugger wij nieuwe mensen kunnen aanwerven, hoe vlugger wij alle treinen kunnen laten rijden.

Selon les comptages de voyageurs de 2019, on relevait 1 109 voyageurs par jour dans la gare en question en semaine, 442 voyageurs le samedi et 388 le dimanche. Pendant le covid, ce nombre a chuté à 710, 328 et 306 voyageurs respectivement. Nous attendons maintenant les résultats des derniers comptages d'octobre 2022.

Volgens reizigerstellingen uit 2019 waren er in betrokken station 1.109 reizigers per dag tijdens de week, 442 reizigers op zaterdag en 388 op zondag. Tijdens corona viel dit aantal terug tot respectievelijk 710, 328 en 306 reizigers. We wachten nu op de resultaten van de meest recente tellingen van oktober 2022.

La date à laquelle la deuxième liaison IC Anvers-Mortsel-Oude-God-Bruxelles sera à nouveau instaurée dépend principalement de la disponibilité du personnel.

Het tijdstip waarop de tweede IC-verbinding Antwerpen-Mortsel-Oude-God-Brussel opnieuw zal worden ingevoerd, is voornamelijk afhankelijk van de beschikbaarheid van het personeel.

Je m'excuse pour le retard dans la réponse aux lettres de la ville de Mortsel. Ce n'est pas mon habitude. Les réponses ont été envoyées entre-temps.

Ik excuseer me voor de vertraging in het beantwoorden van de brieven van de stad Mortsel. Dat is niet mijn gewoonte. Het is intussen rechtgezet.

13.05 Peter De Roover (N-VA): Il y a de la friture sur la ligne entre la SNCB d'une part et les voyageurs et la ville de Mortsels d'autre part. Après plus de six mois, la réponse de la SNCB n'est pas satisfaisante. Les chiffres montrent que cette gare jouit d'un grand attrait, mais le seul train qui circule encore est très peu fiable, ce qui pousse les navetteurs à effectuer en voiture leurs déplacements domicile-travail. Le ministre affirme que la situation "finira par rentrer dans l'ordre", mais ne sait pas quand. Cela jette le discrédit sur sa politique ferroviaire dans la région anversoise.

13.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nous sommes en train de payer les années d'économies faites par les gouvernements précédents. En outre, la direction de la SNCB a insuffisamment anticipé l'accroissement du nombre de voyageurs après la crise du coronavirus. Je soutiens la demande de dédoubler à nouveau ce train dans les plus brefs délais.

13.07 Gitta Vanpeborgh (Vooruit): Dans d'autres gares par contre, c'est déjà le retour à la normale qui prévaut. J'espère qu'il en sera de même à Mortsels dans les plus brefs délais. Plus les problèmes traînent, plus nous renvoyons les voyageurs vers leur voiture.

L'incident est clos.

14 Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La sécurité des parkings souterrains accueillant des véhicules électriques" (55031421C)

14.01 Sophie Rohonyi (DéFI): En février dernier, l'incendie d'une voiture électrique dans un parking souterrain à Bruxelles relançait les inquiétudes. La ministre bruxelloise de la Mobilité évoquait un groupe de travail fédéral pour élaborer une législation sur la sécurité des parkings souterrains accueillant des véhicules électriques. En effet, un véhicule électrique en feu doit être extrait à la surface, puis immergé dans une cuve.

Combien de voitures électriques ont-elles pris feu ces dernières années? Ce chiffre augmente-t-il? Quelles en sont les causes? Quelle est la dangerosité de ces véhicules? Comment éviter à court terme des accidents graves? Où en est le groupe de travail? Comment est-il constitué? Rendra-t-il ses conclusions fin de l'année comme prévu? A-t-il déjà remis des premières conclusions et recommandations?

13.05 Peter De Roover (N-VA): De communicatie met de treinreizigers en met de stad Mortsels laat echt wel te wensen over. Het antwoord, na meer dan een half jaar, is niet eens bevredigend. De cijfers tonen dat het belang van het station groot is, maar de enige trein die nog rijdt, is zelfs bijzonder onbetrouwbaar. Het zorgt ervoor dat mensen alsnog de wagen nemen. De minister zegt "dat het ooit in orde komt", maar weet niet wanneer. Dit discrediteert het spoorbeleid van de minister in de Antwerpse regio.

13.06 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De jarenlange besparingen door voorgaande regeringen wreken zich nu. Bovendien heeft de NMBS-top onvoldoende geanticipeerd op de aangroei van reizigers na de coronacrisis. Ik steun de vraag om zo snel mogelijk die tweede trein per uur in te lassen.

13.07 Gitta Vanpeborgh (Vooruit): In andere stations is het wel weer het oude normaal geworden. Hopelijk is dat ook in Mortsels zo snel mogelijk aan de orde. Hoe langer de problemen aanslepen, hoe meer mensen we terug de auto injagen

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De veiligheid van ondergrondse parkings met plaatsen voor elektrische wagens" (55031421C)

14.01 Sophie Rohonyi (DéFI): In februari rees er opnieuw ongerustheid toen een elektrische auto vuur vatte in een ondergrondse parking in Brussel. De Brusselse minister van Mobiliteit zei toen dat een federale werkgroep wetgeving zou uitwerken voor de veiligheid van ondergrondse parkings waar ook elektrische voertuigen geparkeerd worden. Elektrische voertuigen die in brand staan, moeten bovengronds in een container met water ondergedompeld worden.

Hoeveel elektrische auto's zijn er de voorbije jaren in brand gevlogen? Neemt dat aantal toe? Wat zijn de oorzaken? Hoe gevaarlijk zijn die voertuigen? Hoe kunnen we op korte termijn ernstige ongelukken voorkomen? Hoe staat het met de werkzaamheden van de werkgroep? Wie maakt er deel van uit? Zal de werkgroep haar bevindingen tegen eind dit jaar klaar hebben, zoals gepland? Heeft de werkgroep al tussentijdse bevindingen en aanbevelingen geformuleerd?

14.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Les causes d'un incendie d'un véhicule électrique sont multiples, généralement un échauffement incontrôlé de la batterie. Il n'y a pas de preuves que ce type de véhicules soit plus touché que d'autres. Le SPF Mobilité ne dispose malheureusement pas de chiffres.

Les véhicules électriques doivent respecter de nombreuses normes de sécurité. De plus, de nouveaux types de batterie sont en développement constant. Même si ce type d'incendie nécessite une prise en charge spécifique, leur fréquence ou leurs conséquences ne se distinguent pas de celles des incendies de voitures conventionnelles. Les bonnes pratiques en la matière, notamment celles du Fireforum, peuvent déjà s'appliquer. Pour plus d'informations, notamment pour le groupe de travail, je vous renvoie à la ministre de l'Intérieur.

14.03 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Vous reconnaissez le problème des batteries au lithium sans conclure que ces véhicules seraient plus dangereux que d'autres. Il faudrait pouvoir objectiver la situation et veiller au contrôle après la mise en circulation. C'est l'objet d'une proposition de résolution en discussion en commission de l'Énergie, que j'appelle à soutenir.

L'incident est clos.

15 **Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les nouvelles grèves à la SNCB" (55032254C)**

15.01 **Frank Troosters** (VB): *Les cheminots viennent à peine de débrayer trois jours qu'ils menacent déjà de mener de nouvelles actions. Le gouvernement ne parvient manifestement pas à apaiser le mécontentement.*

Face à la possibilité de nouvelles actions de grève, quelle position le ministre adopte-t-il? Est-ce de cette façon qu'il pourra attirer davantage de voyageurs vers les chemins de fer? Comprend-il les actions des cheminots? Reconnaît-il que les problèmes soulevés par les cheminots sont réels? Qu'entreprendra-t-il pour empêcher de nouvelles grèves?

15.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Aucune nouvelle grève n'a été annoncée.

15.03 **Frank Troosters** (VB): Ma question remonte à l'époque où il en était encore question dans les

14.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Brand in elektrische voertuigen kan tal van oorzaken hebben. Meestal is het te wijten aan een ongecontroleerde verhitting van de batterij. Er is geen bewijs dat dit soort voertuigen vaker door brand getroffen wordt dan andere. De FOD Mobiliteit heeft daar helaas geen cijfers over.

Elektrische voertuigen moeten aan tal van veiligheidsnormen voldoen. Bovendien worden er voortdurend nieuwe types batterijen ontwikkeld. Dergelijke autobranden moeten dan wel op een specifieke manier geblust worden, maar ze komen niet vaker voor en hebben geen andere gevolgen dan branden in conventioneel aangedreven auto's. De best practices op dat gebied, met name die van Fireforum, kunnen nu al toegepast worden. Voor verdere informatie, onder meer wat de werkgroep betreft, verwijs ik door naar de minister van Binnenlandse Zaken.

14.03 **Sophie Rohonyi** (DéFI): U erkent dat er een probleem is met lithiumbatterijen zonder evenwel de conclusie te trekken dat deze wagens gevaarlijker zouden zijn dan andere. We zouden de situatie moeten kunnen objectiveren en moeten kunnen toezien op de controle na de inverkeerstelling. Daartoe strekt een voorstel van resolutie dat ter bespreking voorligt in de commissie voor Energie. Ik roep iedereen ertoe op dat voorstel te steunen.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe spoorstakingen" (55032254C)**

15.01 **Frank Troosters** (VB): *Het spoorpersoneel heeft nog maar pas drie dagen gestaakt, maar het dreigt alweer met nieuwe stakingsacties. De regering slaagt er duidelijk niet in de onvrede weg te nemen.*

Hoe staat de minister tegenover mogelijke nieuwe stakingsacties? Zal hij op die manier meer reizigers naar het spoor kunnen lokken? Heeft hij begrip voor de acties? Erkent hij de problemen die worden aangekaart? Wat zal hij ondernemen om nieuwe stakingen te voorkomen?

15.02 **Minister Georges Gilkinet (Nederlands)**: Er werd geen nieuwe staking aangekondigd.

15.03 **Frank Troosters** (VB): Mijn vraag dateert al van enige tijd geleden, toen daarvan nog wel sprake

médias.

15.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Les directions de la SNCB et d'Infrabel ont établi un plan d'action à ma demande afin d'embaucher du personnel supplémentaire à très court terme et ainsi améliorer la situation sur le terrain pour les voyageurs et le personnel.

Les contrats de gestion que le gouvernement a conclus avec la SNCB et Infrabel témoignent de notre volonté de mener une politique ferroviaire ambitieuse. C'est pourquoi nous investissons également 2 milliards d'euros supplémentaires dans un avenir durable pour le rail.

Je défendrai toujours le droit de grève, même si, en tant que ministre compétent, je ne peux me réjouir d'appels répétés à la grève. La responsabilité fonctionnelle du dialogue social incombe aux directions de la SNCB et d'Infrabel, qui doivent chercher une issue à cette situation en concertation avec les représentants des travailleurs.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les contrats de gestion des entreprises ferroviaires" (55032255C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les conséquences du budget 2023 pour la SNCB et les voyageurs ferroviaires" (55032272C)
- Marianne Verhaert à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le nouveau contrat de gestion" (55033188C)

Le **président**: Je signale que notre commission consacrera toute l'après-midi du 1^{er} février à un échange de vues sur le contrat de gestion.

16.01 **Frank Troosters** (VB): *Les nouveaux contrats de gestion entre l'État fédéral et les entreprises ferroviaires SNCB et Infrabel devaient être signés pour la fin de l'année 2022. Le gouvernement a toutefois dégagé moins de moyens qu'espéré.*

Quelles modifications ont encore été apportées in extremis et quelle est l'incidence sur les services aux voyageurs ferroviaires? L'ensemble du conseil d'administration de la SNCB a-t-il déjà donné son accord?

was in de berichtgeving.

15.04 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): De directies van de NMBS en Infrabel hebben op mijn vraag een actieplan opgesteld om op zeer korte termijn extra personeel aan te werven, zodat de situatie op het terrein voor reizigers en personeel snel kan verbeteren.

De beheerscontracten die de federale regering met de NMBS en Infrabel heeft gesloten, bewijzen dat we een ambitieus spoorbeleid op het getouw willen zetten. Daarom investeren we ook 2 miljard euro extra in een duurzame toekomst voor het spoor.

Ik zal het stakingsrecht altijd verdedigen, ook al kan ik als bevoegd minister niet tevreden zijn met de herhaalde stakingsoproepen. De functionele verantwoordelijkheid voor de sociale dialoog ligt bij de bedrijfsleiding van de NMBS en Infrabel, die samen met de vertegenwoordigers van de werknemers een uitweg moeten zoeken uit deze situatie.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beheerscontracten met de spoorbedrijven" (55032255C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gevolgen van de begroting 2023 voor de NMBS en de treinreizigers" (55032272C)
- Marianne Verhaert aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De nieuwe beheersovereenkomst" (55033188C)

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat er in onze commissie op 1 februari een hele namiddag gewijd zal worden aan een gedachtewisseling over het beheerscontract.

16.01 **Frank Troosters** (VB): *De nieuwe beheerscontracten tussen de federale overheid en de spoorbedrijven NMBS en Infrabel moesten voor het einde van 2022 ondertekend worden. De regering maakte echter minder middelen vrij dan verwacht.*

Welke aanpassingen werden er in extremis nog gedaan en wat is de impact op de dienstverlening aan de treinreizigers? Gaf de voltallige raad van bestuur van de NMBS reeds zijn akkoord?

16.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le budget du rail est insuffisant pour mettre en œuvre tout ce qui doit l'être.

Le plan de transport adapté a-t-il déjà fait l'objet de discussions au sein du conseil d'administration de la SNCB? Quels investissements la SNCB reportera-t-elle en 2023? Quelles sont les conséquences du budget minimal pour le rail? Les partenaires sociaux et les associations d'utilisateurs sont-ils également impliqués?

16.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Le ministre peut-il apporter des précisions au sujet des contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel? Une concertation a-t-elle été organisée avec les régions? Les résolutions adoptées par le passé ont-elles été incluses dans les contrats?*

16.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le 23 décembre 2022, le gouvernement fédéral a approuvé le nouveau contrat de service public de la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel. Ces contrats permettent de doter les chemins de fer d'un cadre clair et ambitieux pour les dix prochaines années. Les deux conseils d'administration ont approuvé, à l'unanimité, le projet de plan d'entreprise ainsi que le plan d'investissement pluriannuel pour 2023-2032 dont je présenterai la version finale en commission de la Mobilité, dans les prochaines semaines. Lorsque le nouveau plan de transport de la SNCB sera en phase de conception, toute la procédure sera relancée. Le conseil d'administration se réunira comme toujours à la fin du mois.

L'incident est clos.

17 Question de Sophie Rohonyi à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le manque de financement et de personnel à la gare d'Arlon" (55032383C)

17.01 Sophie Rohonyi (DéFI): *Le 30 novembre, en pleine grève des cheminots, l'association les Amis du Rail dénonçait le manque de financement et de personnel à la gare d'Arlon. Non seulement il manquerait 30 % du cadre mais les travaux de la voie 2/3 auraient également été bâclés, compromettant la sécurité des voyageurs.*

Quelles garanties donnerez-vous aux cheminots concernant l'investissement en province de Luxembourg? Le rail y sera-t-il redéployé et refinancé? Quelles mesures prendrez-vous pour soulager le personnel de la gare d'Arlon? Depuis

16.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het budget voor het spoor is ontoereikend om alles wat er moet gebeuren, ook uit te voeren.

Werd het aangepast vervoersplan al besproken in de raad van bestuur van de NMBS? Welke investeringen zal de NMBS in 2023 uitstellen? Wat zijn de gevolgen van de minimale spoorbegroting? Werden ook de sociale partners en reisorganisaties betrokken?

16.03 Marianne Verhaert (Open Vld): *Kan de minister de beheersovereenkomsten met de NMBS en Infrabel toelichten? Is er overleg geweest met de gewesten? Werden de in het verleden aangenomen resoluties meegenomen in de overeenkomsten?*

16.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Op 23 december 2022 stemde de federale regering in met het nieuwe openbaredienstcontract met de NMBS en het performantiecontract met Infrabel. Ze bieden het spoor een duidelijk en ambitieus kader voor de komende tien jaar. Beide raden van bestuur hebben unaniem het ontwerp van ondernemingsplan en het meerjareninvesteringsplan voor 2023-2032 goedgekeurd. De definitieve versie zal ik hier in de komende weken komen voorstellen. Wanneer de NMBS zich in de ontwerpfase van het nieuwe vervoersplan bevindt, zal de hele procedure opnieuw worden opgestart. De raad van bestuur zal zoals gewoonlijk op het einde van de maand bijeenkomen.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Sophie Rohonyi aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het tekort aan middelen en personeel in het station Aarlen" (55032383C)

17.01 Sophie Rohonyi (DéFI): *Op 30 november, terwijl de spoorwegstaking volop aan de gang was, stelde de vereniging Amis du Rail Halanzy het gebrek aan financiële middelen en aan personeel in het station Aarlen aan de kaak. Niet alleen zou 30 % van de personeelsformatie niet ingevuld zijn, maar ook de werken aan de sporen 2/3 zouden slordig uitgevoerd zijn, wat de veiligheid van de reizigers in het gedrang brengt.*

Welke garanties biedt u het spoorwegpersoneel met betrekking tot de investeringen in de provincie Luxembourg? Zal het spoor daar geherstructureerd en geherfinancierd worden? Welke maatregelen neemt u om het personeel van het station Aarlen te

quand le cadre du personnel n'est-il plus rempli? Quelles initiatives avez-vous prises pour le remplir et éviter qu'une telle situation ne se reproduise?

ontlasten? Sinds wanneer is de personeelsformatie niet meer volledig ingevuld? Welke initiatieven hebt u genomen om de personeelsformatie in te vullen en te voorkomen dat deze situatie zich opnieuw zou voordoen?

Avez-vous effectué une analyse qualitative des travaux réalisés sur la voie 2/3? Rejoignez-vous les constats des Amis du Rail? Comment renforcerez-vous la sécurité des voyageurs à Arlon? Procéderez-vous à l'entretien de la gare, notamment des grilles latérales?

Hebt u een kwalitatieve analyse laten uitvoeren van de werken aan spoor 2/3? Bent u het eens met de vaststellingen van de vereniging Amis du Rail Halanzy? Hoe zult u de veiligheid van de reizigers in Aarlen verbeteren? Zult u onderhoudswerken laten uitvoeren in het station, met name aan de zijhekken?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre (en français): J'ai eu des échanges avec les Amis du Rail, dont je connais les préoccupations. Avec les travaux de l'axe 3, la province de Luxembourg reçoit une part importante des budgets d'investissements du fédéral. Cela prend du temps mais cela implique des travaux chaque nuit.

17.02 **Minister Georges Gilkinet (Frans)**: Ik heb contact gehad met vertegenwoordigers van de vereniging Amis du Rail en ik ben op de hoogte van hun zorgen. In het kader van de werken op as 3 gaat een groot deel van de federale investeringsbudgetten naar de provincie Luxemburg. Die werken vergen tijd, temeer omdat ze 's nachts uitgevoerd moeten worden.

Dans le cadre du plan Boost et du Plan de transition 2030, j'ai dégagé des budgets complémentaires pour accélérer ces travaux, essentiels pour les transfrontaliers travaillant à Luxembourg-Ville. Cela engendre des désagréments temporaires pour les habitants. C'est pourquoi j'ai demandé à la SNCB et aux chemins de fer luxembourgeois (CFL) d'étudier comment améliorer la desserte de Luxembourg-Ville. Une étude cofinancée par l'État fédéral est lancée.

In het kader van het Boost-plan en het Transitieplan 2030 heb ik bijkomende budgetten uitgetrokken om die werken, die van essentieel belang zijn voor grenswerkers die in de stad Luxemburg werken, te versnellen. Die veroorzaken tijdelijke hinder voor de omwonenden. Daarom heb ik de NMBS en de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL gevraagd te onderzoeken hoe de verbinding met de stad Luxemburg verbeterd kan worden. Er werd een studie opgestart met cofinanciering van de federale overheid.

Concernant la gare d'Arlon, Infrabel me communique que les travaux n'ont pas été bâclés, mais étalés dans le temps, vu le peu de coupures de voies disponibles. Arlon est fort fréquentée par les trains de la SNCB et des CFL en provenance de Kautenbach et d'Athus. Il faut donc coordonner les travaux avec les CFL et la SNCB, mais aussi la SNCF, ce qui contraint à avoir des chantiers nocturnes avec des plages de travail très brèves.

Wat het station Aarlen betreft, heeft Infrabel me laten weten dat de werken niet werden afgeraffeld, maar gespreid in de tijd, aangezien er zo weinig mogelijkheden zijn om de beschikbare sporen af te sluiten. Er passeren immers heel wat treinen van de NMBS en de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL vanuit Kautenbach en Athus. De werken moeten bovendien niet alleen afgestemd worden met CFL en de NMBS, maar ook met de Franse spoorwegmaatschappij SNCF. Daardoor moet er 's nachts gewerkt worden met zeer beperkte werktijden.

Le quai de la voie 2/3 est à présent terminé et praticable. Les travaux finalisés sont conformes aux normes en vigueur. L'entretien des grilles de garage est régulièrement fait. Il n'y a donc ni ralentissement imposé ni travaux de renouvellement prévus.

Het perron van spoor 2/3 is nu klaar en begaanbaar. De voltooide werken beantwoorden aan de geldende normen. De hekken van de remise worden regelmatig onderhouden. Er is dus geen sprake van een opgelegde vertraging of geplande vernieuwingswerken.

De plus, la SNCB et Infrabel rencontrent un déficit de personnel. Dans la province du Luxembourg, le recrutement n'est pas aisé vu les distances à

Daarnaast hebben de NMBS en Infrabel te kampen met een personeelstekort. In de provincie Luxemburg is het niet gemakkelijk om personeel

parcourir et l'attractivité du Grand-duché.

Compte tenu des difficultés actuelles sur le rail, j'ai demandé à la SNCB de recruter 300 effectifs complémentaires pour que la pression sur le personnel soit réduite, principalement dans des fonctions opérationnelles.

17.03 Sophie Rohonyi (DéFI): On vient de loin en province de Luxembourg, qui pendant longtemps a été le parent pauvre de la politique du rail. Il était temps de dégager des moyens pour améliorer le réseau de et vers Arlon.

En ce qui concerne les désagréments causés aujourd'hui par les travaux: qui réalise l'étude en cours et quand en recevrons-nous les résultats?

En ce qui concerne le recrutement et les effectifs complémentaires débloqués, quel est votre objectif en terme de timing, compte tenu des difficultés pour recruter dans cette région?

L'incident est clos.

18 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La liaison ferroviaire entre Bruxelles et Maastricht" (55032454C)

18.01 Chanelle Bonaventure (PS): Il faut rendre le chemin de fer plus attrayant, du point de vue financier comme dans l'organisation pratique des trajets.

La liaison Bruxelles-Liège-Maastricht était autrefois directe, sans changement en gare des Guillemins. Le changement intervenu en 2011 est dû aux nombreux retards sur la ligne: au-delà de 17 minutes de retard, le réseau néerlandais n'acceptait plus les trains belges et les navetteurs se retrouvaient bloqués à Visé.

A-t-on évoqué ce point lors des récentes discussions avec le gouvernement néerlandais? Le rétablissement de cette ligne est-il une priorité?

18.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Vu les équipements techniques qui diffèrent d'un pays à l'autre et le fait que le matériel roulant doit faire l'objet d'une homologation particulière à chaque pays, il n'est pas simple d'assurer de nouvelles

aan te trekken, gelet op de af te leggen afstanden en de aantrekkingskracht van het Groothertogdom Luxemburg.

Rekening houdend met de huidige problemen bij het spoor heb ik de NMBS gevraagd 300 bijkomende arbeidskrachten aan te werven om de druk op het personeel te verlichten, en dan met name voor de operationele functies.

17.03 Sophie Rohonyi (DéFI): Er is een hele weg afgelegd voor de provincie Luxemburg, die lang stiefmoederlijk behandeld werd in het kader van het spoorbeleid. Het was hoog tijd dat er middelen uitgetrokken werden om het spoorweginet van en naar Aarlen te verbeteren.

Kunt u in verband met de huidige hinder als gevolg van de werken aangeven wie de aan de gang zijnde studie uitvoert en wanneer de resultaten beschikbaar zullen zijn?

Welk tijdspad hebt u in gedachten met betrekking tot de aanwerving en de beslissing in verband met de bijkomende arbeidskrachten, gelet op de moeilijkheden om personeel aan te trekken in die regio?

Het incident is gesloten.

18 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De spoorverbinding tussen Brussel en Maastricht" (55032454C)

18.01 Chanelle Bonaventure (PS): Het spoor moet aantrekkelijker gemaakt worden, zowel financieel als wat de praktische organisatie van verplaatsingen betreft.

De verbinding Brussel-Luik-Maastricht was vroeger een rechtstreekse verbinding, zonder overstap in het station Luik-Guillemins. De aanpassing, die in 2011 doorgevoerd werd, was het gevolg van de talrijke vertragingen op de lijn: als een Belgische trein meer dan 17 minuten vertraging had, mocht die niet meer op het Nederlandse spoorweginet en strandden de reizigers in Wezet.

Werd dit punt aangekaart tijdens de recente gesprekken met de Nederlandse regering? Is het herstellen van die treinverbinding een prioriteit?

18.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): Gezien de technische uitrusting die in elk land anders is en het feit dat het rollend materieel in elk land apart gehomologeerd moet worden, is het niet gemakkelijk om nieuwe grensoverschrijdende

liaisons transfrontalières. Le déploiement d'ETCS et le rôle croissant de l'European Railway Area faciliteront à l'avenir leur développement.

La nouvelle secrétaire d'État néerlandaise aux Infrastructures, originaire de Maastricht, est une précieuse alliée de nos ambitions en la matière.

En témoigne la mise à jour de la déclaration d'intention commune autour du trafic transfrontalier de passagers, signée en avril 2022.

Pour cette liaison en particulier, on met l'accent sur la réalisation du Drie Landen Trein qui reliera Liège à Aix-la-Chapelle, Maastricht et des villes plus lointaines, sans rupture de charge. J'espère un prochain accord entre les compagnies ferroviaires de nos deux pays, qui discutent encore de l'aspect financier. Il n'existe aucun projet complémentaire de la réintroduction d'une ligne directe Bruxelles-Maastricht. Les Pays-Bas cependant sont intéressés par une ligne plus longue.

18.03 Chanelle Bonaventure (PS): Votre réponse intéressera les navetteurs qui empruntent cette ligne et les étudiants intéressés, souvent désireux de poursuivre leur cursus à l'Université de Maastricht.

L'incident est clos.

19 Question de Anneleen Van Bossuyt à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La violation par Lufthansa de la réglementation sur les droits des passagers" (55032493C)

19.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): L'été dernier, une dame a effectué un vol aller-retour entre Bruxelles et Bogota. À l'aller, elle a raté sa correspondance en raison d'un retard, a dû passer toute la nuit à l'aéroport par ses propres moyens et est arrivée sans ses bagages, qui n'ont été retrouvés qu'après six jours. Certains de ses effets personnels avaient en outre disparu. Le vol retour a été accidentellement annulé et les bagages ont, cette fois aussi, été perdus. Trois mois après avoir déposé plainte et réclamé une compensation raisonnable, la dame a reçu une ultime proposition de remboursement de 500 euros mentionnant que le dossier serait ainsi clôturé.

Que pense le ministre de ces pratiques? Va-t-il contacter Lufthansa? Comment fera-t-il en sorte que Lufthansa respecte ses obligations sans obliger

treinverbindingen in te richten. De uitrol van ETCS en de steeds belangrijkere rol van de Europese spoorwegruimte zullen de ontwikkeling van nieuwe lijnen in de toekomst faciliteren.

De nieuwe Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur is afkomstig uit Maastricht en een waardevolle bondgenoot voor onze ambities op dit vlak.

Dat blijkt uit de bijgewerkte gemeenschappelijke intentieverklaring inzake het grensoverschrijdend reizigersvervoer, die in april 2022 ondertekend werd.

Met name voor deze verbinding ligt de nadruk op de realisatie van de Drielandentrein, die Luik met Aken, Maastricht en verderop gelegen steden zal verbinden, zonder overstap. Ik hoop dat er snel een akkoord bereikt wordt tussen de spoorwegmaatschappijen van beide landen, die nog in gesprek zijn over de financiële kant van de zaak. Er zijn geen verdere plannen voor de herinvoering van een rechtstreekse lijn Brussel-Maastricht. Nederland heeft wel interesse voor een langere verbinding.

18.03 Chanelle Bonaventure (PS): Uw antwoord zal de reizigers op die lijn interesseren, net als vele jongeren die graag aan Maastricht University zouden willen studeren.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van Anneleen Van Bossuyt aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De niet-naleving van de wetgeving over passagiersrechten door Lufthansa" (55032493C)

19.01 Anneleen Van Bossuyt (N-VA): Een dame vloog afgelopen zomer heen en terug van Brussel naar Bogota. Tijdens de heenreis miste zij door vertraging haar aansluiting, moest ze de hele nacht doorbrengen in de luchthaven zonder verdere voorzieningen en bleek bij aankomst de bagage zes dagen zoek. Ook waren er items verdwenen. De terugvlucht werd per ongeluk geannuleerd en ook toen raakte de bagage verloren. Na een klacht en een vraag om een redelijke compensatie kreeg de dame drie maanden later een ultiem voorstel voor een terugstorting van 500 euro met de boodschap dat het dossier daarmee zou worden afgesloten.

Wat vindt de minister van deze praktijken? Zal hij Lufthansa contacteren? Hoe zal hij ervoor zorgen dat Lufthansa haar verplichtingen nakomt zonder

de facto les voyageurs à s'adresser au tribunal pour faire valoir leurs droits?

reizigers de facto te dwingen om zich tot de rechtbank te richten om hun rechten juridisch af te dwingen?

19.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je regrette la mauvaise expérience de cette passagère, mais avec cette information fragmentée, mon administration ne peut prendre de position définitive. En réaction à cette question, le service droits des passagers de la DGTA invite la passagère en question à déposer une plainte sur son site web. Des mesures appropriées seront prises si la Lufthansa est accusée d'avoir enfreint ses obligations en vertu du règlement européen 261/2004. Si mes services recevaient une telle plainte, ils prendraient d'abord contact avec la Lufthansa pour déterminer ce qui n'a pas fonctionné et, le cas échéant, demander à la compagnie aérienne de verser une compensation de 600 euros, conformément au règlement européen. En outre, la Lufthansa devrait également rembourser les frais encourus pendant l'attente. Le règlement européen ne prévoit aucun droit pour les problèmes de bagages. J'ai proposé à mes collègues en charge de la Protection des consommateurs de faire passer le délai de prescription pour les contrats de transport de passagers de un à deux ans. Cette extension figure dans le projet de loi du ministre Dermagne portant dispositions diverses en matière d'économie, actuellement en discussion au sein du gouvernement.

19.03 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Je ferai savoir à l'intéressée qu'elle doit porter plainte. Il est étrange que le ministre parle d'information parcellaire. C'est probablement dû au fait qu'il ne connaît pas le numéro de vol et d'autres données de ce genre, mais ces informations peuvent lui être communiquées. Prendra-t-il contact avec Lufthansa?

19.04 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Un ministre ne peut pas s'exprimer sur des dossiers spécifiques. Si les informations complémentaires pointent un véritable problème, mon administration fera son travail.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des amendes annoncée par la police en guise d'action de protestation" (55032568C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'incidence de l'action des syndicats de police sur la sécurité routière"

19.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik betreur de slechte ervaring van de passagier, maar met deze gefragmenteerde informatie kan mijn administratie geen definitief standpunt innemen. Naar aanleiding van deze vraag nodigt de dienst Passagiersrechten van het DGLV de passagier in kwestie uit om een klacht in te dienen via zijn website. Gepaste maatregelen zullen volgen als Lufthansa zijn verplichtingen onder de Europese verordening 261/2004 niet zou zijn nagekomen. Als mijn diensten een dergelijke klacht zouden ontvangen, zouden zij in eerste instantie Lufthansa contacteren om na te gaan wat er is misgegaan en de maatschappij in voorkomend geval vragen om overeenkomstig de Europese verordening een compensatie van 600 euro te betalen. Daarnaast zou Lufthansa ook de gemaakte kosten voor de passagier tijdens het wachten moeten terugbetalen. De Europese verordening creëert geen bevoegdheid voor problemen met bagage. Ik heb de collega's die belast zijn met Consumentenbescherming voorgesteld om de verjaringstermijn voor overeenkomsten inzake personenvervoer te verlengen van een tot twee jaar. Deze verlenging is opgenomen in het wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie van minister Dermagne, dat de regering nu bespreekt.

19.03 **Anneleen Van Bossuyt** (N-VA): Ik zal de betrokkene laten weten dat zij daadwerkelijk klacht moet indienen. Het is vreemd dat de minister spreekt over fragmentarische informatie. Dat heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat het vluchtnummer en dergelijke de minister niet bekend is, maar die informatie kan worden bezorgd. Zal hij dan contact opnemen met Lufthansa?

19.04 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Een minister kan zich niet uitspreken over specifieke dossiers. Als de bijkomende informatie wijst op een echt probleem, dan zal mijn administratie haar werk doen.

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het geen boetes opleggen door de politie als protestactie" (55032568C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De impact van de actie van de politievakbonden op de verkeersveiligheid" (55032607C)

(55032607C)

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La grève des amendes de la police fédérale" (55032630C)

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De boetestaking van de federale politie" (55032630C)

20.01 Frank Troosters (VB): *En guise de protestation contre la rupture de la promesse faite par le gouvernement fédéral sur les accords salariaux avec la police, les quatre syndicats policiers annoncent qu'ils n'infligeront pas d'amendes de stationnement ou de roulage pendant un mois.*

20.01 Frank Troosters (VB): *Uit protest tegen de woordbreuk van de federale regering over de loonafspraken met de politie kondigen de vier politiebonden aan dat ze een maand lang geen parkeer- of verkeersboetes zouden opleggen.*

Une telle action est-elle légitime selon le ministre? Contribue-t-elle à améliorer la sécurité routière? À quel montant sont estimées les pertes de recettes? Le ministre fera-t-il en sorte que les syndicats policiers renoncent à leurs projets?

Vindt de minister zo een actie terecht? Komen die een betere verkeersveiligheid ten goede? Op welk bedrag worden de gederfde inkomsten geraamd? Zal de minister trachten de politiebonden alsnog van hun plannen te doen afzien?

20.02 Wouter Raskin (N-VA): *Il y a deux semaines, plus de 10 000 agents de police ont défilé dans les rues de Bruxelles pour protester contre les violences à l'encontre de la police, mais également contre le report de l'entrée en vigueur d'un accord sectoriel que les syndicats de police ont conclu en janvier avec le gouvernement. C'est la raison pour laquelle, pendant un mois à compter du 15 décembre, aucune amende routière ou de stationnement ne sera infligée et le nombre de contrôles BOB sera réduit. Comment, concrètement, le ministre entend-il limiter l'impact des actions policières sur la sécurité routière?*

20.02 Wouter Raskin (N-VA): *Twee weken geleden trokken meer dan 10.000 politieagenten in Brussel de straat op om te protesteren tegen het geweld tegen de politie, maar ook tegen het uitstel van de inwerkingtreding van een sectoraal akkoord dat de politievakbonden in januari al afsloten met de regering. Vanaf 15 december zullen daarom een maand lang geen verkeers- en parkeerboetes worden uitgeschreven en zullen er minder bob-controles gebeuren. Hoe zal de minister concreet de impact van de politieacties op de verkeersveiligheid beperken?*

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Que pense le ministre du mois sans amende qui a été annoncé? Peut-il comprendre cette action? Encouragera-t-il ses collègues de l'Intérieur et de la Justice à enfin respecter l'accord salarial? Comment la coalition Vivaldi résoudra-t-elle ce problème?*

20.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Wat vindt de minister van de aangekondigde boetevrije maand? Heeft hij daar begrip voor? Zal hij zijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie aansporen om het loonakkoord alsnog te respecteren? Hoe zal Vivaldi dit oplossen?*

20.04 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): *La sécurité routière constitue à mes yeux une priorité absolue. Je respecte néanmoins le droit de grève. Cette action de police ne concernait que les infractions du premier et du deuxième degré. La répression des infractions qui créent une mise en danger directe n'a pas été modifiée. Le contrôle du respect des règles est très important dans la lutte contre l'insécurité routière. À cet égard, la police est indispensable pour augmenter la probabilité d'être sanctionné sur nos routes, un objectif prévu dans l'accord de gouvernement. Pour ce qui est de l'impact budgétaire, je renvoie à mon collègue chargé de la Justice et s'agissant de la concertation syndicale, à ma collègue de l'Intérieur.*

20.04 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): *Verkeersveiligheid is voor mij een topprioriteit. Ik respecteer echter ook het stakingsrecht. Deze politieactie betrof alleen de eerste- en tweedegraadsovertredingen. Voor de handhaving van inbreuken die rechtstreeks gevaar opleveren, waren er geen wijzigingen. Handhaving is zeer belangrijk in de strijd tegen verkeersonveiligheid en in dat opzicht is de politie onmisbaar om de pakkans op onze wegen te verhogen, zoals vooropgesteld in het regeerakkoord. Voor de budgettaire impact verwijs ik naar mijn collega van Justitie en voor het vakbondsoverleg naar mijn collega van Binnenlandse Zaken.*

20.05 Frank Troosters (VB): *Je n'approuve pas*

20.05 Frank Troosters (VB): *Ik keur de acties van*

les actions de la police, mais je comprends le sentiment de trahison. Le ministre semble prendre cela à la légère.

20.06 Wouter Raskin (N-VA): J'adhère aux propos tenus par mon collègue. Si nous sommes favorables à la sécurité routière, nous devons faire preuve de cohérence à cet égard. Même les petites infractions ont une incidence sur la sécurité routière. Si le ministre qualifie la police de partenaire indispensable dans ce cadre, le gouvernement dont il fait partie doit traiter cette même police avec respect.

20.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Le point essentiel de ce dossier est le non-respect par le gouvernement d'un accord conclu avec les syndicats. La colère de ces personnes est donc compréhensible. Le ministre siège également avec ses collègues au sein du Conseil des ministres, où il peut chercher une solution avec eux. La rupture de cette promesse est défavorable à la sécurité.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55032586C de M. Patrick Prévot est transformée en question écrite.

21 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le point sur la dédieselisation du matériel roulant d'Infrabel et de la SNCB" (55032591C)

21.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Quelle est la vision du ministre quant à l'avenir de la traction diesel chez Infrabel et à la SNCB? Comment compte-t-il réduire la consommation de diesel?*

21.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Environ 4 % du réseau Infrabel n'est pas électrifié, et environ 5 % de l'offre de la SNCB en matière de transport de passagers repose sur des trains diesel. Avec ces chiffres, la Belgique occupe la tête du peloton en Europe et dans le monde.

L'exploitation de trains électriques est naturellement privilégiée, mais certaines lignes de chemin de fer ne sont pas encore équipées de caténaire. La seule alternative à ce jour est l'utilisation de trains diesel.

La ligne entre Hasselt et Mol est en cours d'électrification. En Flandre orientale, il subsiste quatre lignes diesel: la ligne 58, la ligne 82, la ligne 86 et la ligne 122. Les provinces de Hainaut et de Namur ne comptent plus qu'une seule ligne

de police, mais je comprends le sentiment de trahison. Le ministre semble prendre cela à la légère.

20.06 Wouter Raskin (N-VA): Ik sluit me aan bij mijn collega. Als wij voor verkeersveiligheid zijn, dan moeten we daar consequent in zijn. Ook kleine overtredingen hebben een impact op de verkeersveiligheid. Als de minister de politie daarin een onmisbare partner noemt, dan moet zijn regering diezelfde politie wel met respect behandelen.

20.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De clou is dat de regering zich niet houdt aan een akkoord met de vakbonden. Dat die mensen dan boos worden, is begrijpelijk. De minister zit ook samen met zijn collega's in de ministerraad en daar kan hij met hen naar een oplossing zoeken. Hier gaat de woordbreuk ten koste van de veiligheid.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55032586C van de heer Patrick Prévot wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

21 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken m.b.t. de ontdieselings van het rollend materieel van Infrabel en de NMBS" (55032591C)

21.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Wat is de toekomstvisie van de minister over de dieseltractie bij Infrabel en NMBS? Hoe wil hij het dieselverbruik reduceren?*

21.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Ongeveer 4 % van het Infrabelnetwerk is niet geëlektrificeerd en ongeveer 5 % van het NMBS-reizigersaanbod verloopt via dieseltreinen. België is daarmee de absolute koploper in Europa en de wereld.

De voorkeur gaat vanzelfsprekend uit naar de inzet van elektrische treinen, maar er zijn nog steeds spoorlijnen waar geen bovenleiding beschikbaar is. Het enige alternatief vandaag is het gebruik van dieseltreinen.

Op dit ogenblik wordt de spoorlijn tussen Hasselt en Mol geëlektrificeerd. In Oost-Vlaanderen zijn er nog vier resterende diesellijnen: lijn 58, lijn 82, lijn 86 en lijn 122. In Henegouwen en Namen blijft er nog één diesellijn over: lijn 132.

diesel: la ligne 132.

Dans une dizaine d'années, les trains diesel seront en fin de vie. Ils ne seront pas remplacés par de nouveaux trains diesel, mais par des trains fonctionnant sur batterie.

21.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Notre pays est à la traîne en matière d'infrastructure. L'Italie compte remplacer tous les trains de voyageurs à traction diesel par des trains à hydrogène. Ce pays a une longueur d'avance sur nous, au même titre que les Pays-Bas, la France et l'Allemagne.

L'incident est clos.

22 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le suivi du plan d'action annoncé en vue de l'amélioration du service offert par la SNCB" (55032618C)

22.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Il a été annoncé que les restrictions sur les services ferroviaires dues au covid seraient levées d'ici la fin février 2022, mais les problèmes ne sont toujours pas résolus.

Où en est le plan d'action?

22.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Tout d'abord, la SNCB doit être en mesure de recruter le personnel opérationnel dont elle a besoin pour faire circuler les trains selon l'horaire proposé. À cette fin, la SNCB prévoyait initialement d'engager 1 300 nouveaux collaborateurs en 2022, et 300 autres en tant que réserve.

Finale­ment, 1 326 personnes sont entrées en service. La capacité des formations a été étendue. Les conditions de stage et de formation ont également été assouplies afin de rendre les candidats plus rapidement opérationnels. La SNCB recrute du personnel supplémentaire à tour de bras sur un marché du travail en tension. En outre, elle a besoin de nouveau matériel roulant pour diminuer l'âge moyen de sa flotte. Ce dernier est actuellement plus élevé que la moyenne européenne. En raison des défis économiques, le fournisseur parvient toutefois difficilement à livrer à temps.

Normalement, 445 nouvelles voitures auraient dû être livrées à la SNCB pour la fin 2021, mais elle n'en a actuellement reçu que la moitié. Elle doit donc assurer des trajets avec des trains plus anciens.

Binnen een tiental jaar zullen de dieseltreinen het einde van hun levensduur hebben bereikt. Ze zullen niet worden vervangen door nieuwe dieseltreinen, maar door treinen die op batterijen rijden.

21.03 Pieter De Spiegeleer (VB): De infrastructuur in dit land hinkt achterop. Italië wil alle reizigerstreinen met dieseltractie vervangen door waterstofftreinen. Men staat daar, net zoals in Nederland, Frankrijk en Duitsland een hele stap verder.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De opvolging van het aangekondigde actieplan ter verbetering van de NMBS-dienstverlening" (55032618C)

22.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Er werd aangekondigd dat de beperkingen van de dienstverlening op het spoor als gevolg van corona eind februari 2022 zouden worden opgeheven, maar de problemen zijn nog altijd niet opgelost.

Hoever staat het met het actieplan?

22.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): In de eerste plaats moet de NMBS het operationele personeel kunnen aanwerven dat zij nodig heeft om de treinen volgens het vooropgestelde schema te laten rijden. Met het oog daarop wilde de NMBS aanvankelijk 1.300 nieuwe mensen aannemen in 2022 en daarbovenop nog eens 300 extra als reserve.

Uiteindelijk werden er 1.326 personen in dienst genomen. De capaciteit van de opleidingen werd uitgebreid. Ook worden de stage- en opleidingsvoorwaarden versoepeld voor een snellere doorstroming. De NMBS werft volop extra personeel aan op een krappe arbeidsmarkt. Bovendien heeft ze nieuw treinmaterieel nodig om de gemiddelde leeftijd van het materieel te doen dalen. Die leeftijd ligt nu hoger dan het Europese gemiddelde. Door de economische uitdagingen slaagt de leverancier er echter moeilijk in tijdig te leveren.

Normaal zou de NMBS tegen eind 2021 445 nieuwe rijk­tuigen geleverd moeten hebben gekregen, maar op dit moment heeft ze daarvan nog maar de helft ontvangen. Daardoor moet ze ritten opvangen met oudere treinen.

Infrabel renforcera la lutte contre les intrusions sur les voies. Il s'agit d'une cause très importante de retards sur le réseau. Infrabel a reçu un budget supplémentaire à cet effet.

Si on le souhaite, la SNCB peut venir expliquer en détail les différentes actions concrètes dans quelques semaines.

22.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Près d'un an plus tard, nous n'avons toujours pas de perspectives concrètes. La communication avec les voyageurs ne répond pas non plus aux attentes. En 2022, on a recruté davantage de personnel qu'initialement prévu, mais les dépôts, en particulier celui d'Anvers, ne voient pas encore arriver beaucoup d'effectifs additionnels. Il est pourtant crucial de recruter du personnel supplémentaire pour pouvoir réaliser effectivement l'offre prévue sur papier.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- **Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les procédures à bord des trains en cas d'absence de titre de transport valable" (55032632C)
- **Marie-Colline Leroy à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Un mineur débarqué du train" (55032801C)

23.01 Chanelle Bonaventure (PS): Plusieurs adolescents ont été contraints de descendre du train car ils avaient oublié leur abonnement. Parfois, ils se retrouvent dans une gare d'où ils ne peuvent regagner leur domicile, en l'absence d'argent ou de desserte de transports publics.

Les procédures en cas d'oubli d'abonnement prévoient l'achat d'un billet à bord majoré de 7 euros, une régularisation à 75 euros ou le remboursement par la SNCB sur présentation de l'abonnement au guichet, mais pas le débarquement du voyageur dans une gare avant sa destination.

Quelles sont les procédures en cas d'oubli d'abonnement ou de voyage sans titre valable? Qu'en est-il d'un voyageur qui ne peut payer son billet à bord? Combien y a-t-il d'oublis d'abonnement? Certaines lignes et/ou gares sont-elles plus touchées? Quel est le rôle du service

Infrabel zal zorgen voor een strengere aanpak van spoorlopen. Het is een heel belangrijke oorzaak van vertragingen op het net. Infrabel heeft daarvoor extra budget gekregen.

De NMBS kan, indien gewenst, binnen enkele weken de verschillende concrete acties in detail komen toelichten.

22.03 Jef Van den Bergh (cd&v): Bijna een jaar later krijgen we nog steeds geen concreet perspectief. Ook de communicatie met de reizigers blijft ontoereikend. In 2022 werd meer personeel aangeworven dan oorspronkelijk gepland, maar in de depots, meer bepaald in Antwerpen, ziet men nog niet veel instroom. Nochtans is nieuw personeel cruciaal om het aanbod op papier ook effectief te realiseren.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- **Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "De procedures in de trein wanneer treinreizigers geen geldig vervoerbewijs hebben" (55032632C)
- **Marie-Colline Leroy aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité)** over "Een minderjarige die uit de trein gezet werd" (55032801C)

23.01 Chanelle Bonaventure (PS): Verscheidene minderjarige treinreizigers werden verplicht af te stappen omdat ze hun abonnement vergeten waren. Soms belanden ze dan in een station van waaruit ze hun woonplaats niet meer kunnen bereiken omdat ze geen geld op zak hebben of er geen aanbod van openbaar vervoer is.

Wanneer een reiziger zijn abonnement vergeet, schrijft de procedure voor dat die reiziger ofwel op de trein een ticket koopt, dat dan 7 euro meer kost dan normaal, ofwel een regularisatie ten bedrage van 75 euro betaalt, ofwel achteraf op vertoon van het abonnement aan het loket een terugbetaling van deze betaalde bedragen krijgt van de NMBS. De reiziger doen afstappen in een station voordat diens bestemming bereikt werd, behoort niet tot de mogelijkheden.

Wat zijn de procedures indien men zijn abonnement vergeet of zonder geldig vervoerbewijs reist? Wat gebeurt er met een reiziger die de aankoop van een ticket op de trein niet kan betalen? Hoe vaak gebeurt het dat reizigers hun abonnement vergeten? Gebeurt dit vaker op bepaalde lijnen

client dans ce cas? A-t-il les moyens humains pour répondre dans un délai raisonnable aux réclamations? Comment éviter de tels incidents?

en/of in bepaalde stations? Wat is in dat geval de rol van de klantendienst? Is die dienst voldoende bemand om binnen een redelijke termijn op de klachten te antwoorden? Hoe kunnen dergelijke incidenten voorkomen worden?

23.02 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): *Le 30 novembre, un abonné de 12 ans qui prend quotidiennement le train se voit, ayant oublié son abonnement, débarqué par l'accompagnateur non à son arrêt mais à l'arrêt précédent et se retrouve seul, dans la nuit. Il semble que ce ne soit pas un cas isolé: des faits similaires ont été observés ailleurs.*

23.02 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): *Op 30 november werd een treinabonnee van 12 jaar, die dagelijks de trein neemt maar voor één keer zijn abonnement vergeten was, door de treinbegeleider gedwongen om af te stappen aan een halte vóór zijn halte van bestemming. De jongen bleef midden in de nacht alleen achter. Blijkbaar is dat geen alleenstaand geval: elders werden ook soortgelijke feiten vastgesteld.*

Quels sont les circonstances où l'accompagnateur peut faire sortir un passager du train? Et un mineur?

In welke omstandigheden mag een treinbegeleider een reiziger doen afstappen? Wat als het een minderjarige betreft?

Que compte faire l'administration de la SNCB avec son personnel afin que de tels cas n'arrivent plus? Compte-t-elle lui adresser une communication rappelant le règlement envers les passagers?

Wat zal de administratie van de NMBS met haar personeel ondernemen opdat dergelijke gevallen zich niet meer zouden voordoen? Zal de NMBS een mededeling rondsturen waarin het reglement met betrekking tot de reizigers in herinnering gebracht wordt?

23.03 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Les débarquements de mineurs hors des trains sont inacceptables et ne doivent plus se reproduire. Je l'ai dit à la SNCB qui s'est excusée auprès des familles concernées. La réglementation a été rappelée à tout le personnel roulant. Un accompagnateur de train ne peut faire descendre un voyageur, même un adulte, en rase campagne. Il ne peut vérifier, simplement avec le nom du voyageur, s'il possède un titre de transport conforme. Seul un guichetier ou le service clientèle a le matériel pour le faire. Si le voyageur n'a ni titre de transport valable ni argent et ne peut s'identifier pour le constat d'irrégularité, l'accompagnateur appelle Securail qui le fait descendre dans une gare où des agents habilités l'identifient selon la procédure.

23.03 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Het is onaanvaardbaar dat er minderjarigen gedwongen werden om uit de trein te stappen. Dat mag niet opnieuw gebeuren. Ik heb dat ook aan de NMBS gezegd en die heeft haar verontschuldigen aangeboden aan de betrokken gezinnen. Het voltallige boordpersoneel werd aan de regels herinnerd. Een treinbegeleider mag een reiziger, ook als het een volwassene betreft, niet zomaar ergens doen uitstappen waar er geen stopplaats is. Hij kan ook niet louter op basis van de naam van een reiziger nagaan of die over een geldig vervoersbewijs beschikt. Alleen loketbedienden en medewerkers van de klantendienst hebben daarvoor de nodige apparatuur. Als de reiziger geen geldig vervoersbewijs of geld bij zich heeft en zich niet kan identificeren voor de vaststelling van de overtreding, moet de treinbegeleider Securail opbellen. De medewerkers van Securail doen de reiziger vervolgens uitstappen in een station waar er bevoegd personeel is om de betrokkene volgens de procedure te identificeren.

Un voyageur sanctionné pour titre de transport illisible ou oublié peut se rendre à tout guichet ou écrire au service clientèle endéans les quatorze jours pour régulariser sa situation.

Reizigers die een boete kregen wegens een onleesbaar of vergeten vervoersbewijs kunnen hun situatie in orde brengen door zich binnen de veertien dagen naar om het even welk loket te begeven of de klantendienst aan te schrijven.

23.04 Chanelle Bonaventure (PS): Je salue la prise de dispositions adéquates.

23.04 Chanelle Bonaventure (PS): Ik ben blij dat er adequate maatregelen werden getroffen.

23.05 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): Ce rappel de la procédure est important car se retrouver seul dans une gare inconnue est problématique pour un enfant. Vous concluez comme la SNCB que la procédure n'a pas été respectée, mais les réactions ont été rapides.

L'incident est clos.

24 Question de Chanelle Bonaventure à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La collection de vêtements de la SNCB" (55032633C)

24.01 Chanelle Bonaventure (PS): *La SNCB a lancé une collection de vêtements, dont des pulls avec des noms de villes, de villages ou d'arrêts de train. Cependant, il semble qu'en cas d'erreur de la SNCB, aucun service client ne soit mis en place pour garantir la fourniture du produit demandé.*

Ce type de problèmes a-t-il été observé de manière récurrente? Des solutions sont-elles envisagées?

La fabrication de ces vêtements témoigne d'un souci de proximité. Pouvons-nous en apprendre davantage sur les critères de durabilité de leur confection?

24.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): Lors du lancement de la vente d'été, la boutique en ligne de la SNCB a eu un problème technique, qui a été rectifié. Un service clientèle a été activé pour la vente de cet hiver.

Les premières ventes (été-hiver) sont des tests à petite échelle. Après évaluation et en cas de succès, cette action se poursuivra en 2023. La SNCB continuera à prêter attention à la production locale en Belgique ou en Europe (de préférence en Belgique) avec des produits et matériaux durables.

L'incident est clos.

25 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les tensions sociales chez skeyes" (55032670C)

25.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): L'absence de dialogue social chez skeyes demeure un problème. Le nouveau mécanisme de planification proposé comme étant la panacée ne fonctionne pas non plus, tel qu'espéré. La pénurie de personnel

23.05 Marie-Colline Leroy (Ecolo-Groen): Het is belangrijk dat er aan de procedure werd herinnerd, want het is problematisch dat een kind in een voor hem of haar onbekend station uit de trein wordt gezet. U concludeert net als de NMBS dat de procedure niet werd nageleefd, maar nadien werd er wel snel gereageerd.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van Chanelle Bonaventure aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kledingcollectie van de NMBS" (55032633C)

24.01 Chanelle Bonaventure (PS): *De NMBS heeft een kledingcollectie gelanceerd, met onder meer truien waarop namen van steden, dorpen en stopplaatsen staan. Naar verluidt is er echter geen klantendienst om de levering van het bestelde product te verzekeren als de NMBS een fout maakt.*

Werden er herhaaldelijk dergelijke problemen vastgesteld? Worden er oplossingen overwogen?

De kleding wordt in Europa gemaakt. De NMBS besteedt dus wel aandacht aan lokaal produceren. Kunt u ons meer informatie geven over de duurzaamheidscriteria die gehanteerd worden bij de vervaardiging van de kleding?

24.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Bij de lancering van de kledingcollectie die tijdens de zomer te koop werd aangeboden kampte de NMBS-webshop met een technisch probleem, dat inmiddels verholpen werd. Voor de verkoop van de wintercollectie werd er een klantenservice opgestart.

De verkoop van deze eerste kledinglijnen (zomer-winter) is een test in beperkte oplage. Na evaluatie en als de verkoop een succes is, zal deze actie in 2023 voortgezet worden. De NMBS blijft aandacht besteden aan lokale productie in België of in Europa (bij voorkeur in België), met oog voor duurzame producten en materialen.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De sociale onrust bij skeyes" (55032670C)

25.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het gebrek aan sociale dialoog bij skeyes blijft een pijnpunt. Ook het nieuwe planningsmechanisme dat voorgesteld werd als dé oplossing, functioneert niet zoals verwacht. Ook de personeelstekorten blijven.

persiste également. Le développement d'un système unifié pour Eurocontrol, skeyes et la Défense semble soudainement remis en question. Nous nous interrogeons par ailleurs sur la prime variable accordée au CEO. Le ministre peut-il fournir plus de précisions à propos des problèmes qui se posent?

25.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Tous les mécanismes structurels permettant des heures supplémentaires sont supprimés progressivement. Le gouvernement a autorisé des heures de relance parce que les conséquences de la crise du coronavirus se font encore sentir. Une série d'entités y ont recouru. Je remettrai un tableau contenant l'effectif actuel des ETP par unité.

D'ici 2030, skeyes et la Défense souhaitent aboutir à une intégration des services civils et militaires de navigation aérienne, ce qui nécessite un système commun d'*Air Traffic Management* (ATM). Le développement d'une telle solution n'ayant pas encore commencé, les trois parties, à savoir skeyes, la Défense et Eurocontrol MUAC, discutent actuellement de l'avenir du projet.

Le CEO ne reçoit pas de primes personnelles. Toutefois, comme dans d'autres entreprises publiques autonomes, l'ensemble du comité de direction peut recevoir une rémunération variable si des objectifs mesurables sont atteints.

Skeyes souligne également le dialogue social existant au sein de l'entreprise. Pas plus tard que le 9 décembre 2022, la commission paritaire a conclu des accords entre l'employeur et les travailleurs, y compris sur l'exécution d'articles de CCT antérieures qui avaient été mises en suspens en raison de la crise du coronavirus.

Cette année, je conclurai un nouveau contrat de gestion avec skeyes pour améliorer les relations sociales. Je ne veux pas m'immiscer directement dans la concertation, mais je veux contribuer à créer les meilleures circonstances possibles.

25.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): La forte rotation du personnel est le signe de problèmes. Le SPF ETCS ne serait pas compétent pour la réglementation sur le temps de travail, mais les temps de repos posent problème. Des voix s'élèvent également pour demander un audit, dès lors que la concertation sociale ne se déroule toujours pas comme elle le devrait.

L'incident est clos.

26 **Question de Olivier Vajda à Georges Gilkinet**

De ontwikkeling van een eengemaakt systeem voor Eurocontrol, skeyes en de militairen lijkt plots op de helling te staan. We stellen ons ook vragen bij de variabele premie voor de CEO. Kan de minister de problemen toelichten?

25.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Alle structurele mechanismen die overuren mogelijk maken, worden stelselmatig afgebouwd. De regering heeft relance-uren toegelaten omdat de gevolgen van de coronacrisis nog steeds voelbaar zijn. Een aantal entiteiten heeft daarvan gebruikgemaakt. Ik zal een tabel bezorgen met de huidige bezetting van de vte's per unit.

Tegen 2030 willen skeyes en Defensie de civiele en militaire luchtvaarnavigatiediensten geïntegreerd hebben en dat vereist een gemeenschappelijk Air Traffic Management (ATM)-systeem. Aangezien de ontwikkeling nog niet is begonnen, bespreken de drie partijen – skeyes, Defensie en Eurocontrol MUAC – momenteel de toekomst van het project.

De CEO krijgt geen persoonlijke premies. Net als in andere autonome overheidsbedrijven kan het volledige directiecomité wel een variabele verloning krijgen indien er meetbare objectieven worden behaald.

Ook wijst skeyes op de bestaande sociale dialoog binnen het bedrijf. Op 9 december 2022 werden in het paritair comité nog akkoorden gesloten tussen de werkgever en de werknemers, inclusief de uitvoering van artikelen uit vorige cao's die in de wacht waren geplaatst wegens de coronacrisis.

Dit jaar zal ik nog een nieuw beheerscontract afsluiten met skeyes om de sociale relaties te verbeteren. Ik wil me niet rechtstreeks mengen in het overleg, maar wel helpen om de best mogelijke omstandigheden te creëren.

25.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Het grote personeelsverloop duidt op problemen. De FOD WASO zou niet bevoegd zijn voor de arbeidstijdregeling, maar er zijn problemen met de rusttijden. Er wordt ook opgeroepen tot een audit omdat het sociaal overleg nog steeds niet verloopt zoals het hoort.

Het incident is gesloten.

26 **Vraag van Olivier Vajda aan Georges Gilkinet**

(VPM Mobilité) sur "L'offre de trains du dimanche soir" (55032702C)

26.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Pour rentrer le dimanche soir, les étudiants doivent emprunter des trains bondés. En province de Luxembourg, leurs conditions de transport sont déplorables et on annule des trains à ces heures critiques. Enfin, tous les étudiants du Sud de cette province prennent au même moment la même direction, quel que soit leur lieu de scolarité.

Il s'agit certes d'une question de gestion opérationnelle de la SNCB.

Êtes-vous informé de la problématique? Pourrait-on prévoir le dimanche, dès 16h, des trains à double étage avec assez de voitures, voire doubler le cadencement? Le contrat de gestion de la SNCB insiste-t-il sur une réponse adéquate aux pics de fréquentation des dimanches soirs?

26.02 Georges Gilkinet, ministre (*en français*): La répétition d'incidents sur cette ligne ces dernières semaines et l'affluence du dimanche soir nécessitent des réponses. La SNCB et Infrabel connaissent un déficit de personnel et surtout de candidats, en particulier dans la province de Luxembourg. En 2022, la SNCB a réussi à recruter les 1 300 collaborateurs prévus mais, compte tenu des difficultés actuelles du rail, nous avons décidé de constituer une brigade de 300 agents complémentaires qui pourront intervenir là où c'est nécessaire et réduire la pression sur le personnel déjà en service.

J'ai demandé à la SNCB de faire quelque chose pour augmenter l'offre de trains le dimanche soir en province de Luxembourg. Elle analyse toutes les semaines les occupations sur l'axe Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg avec une attention particulière pour les vendredis vers Arlon et les dimanches dans l'autre sens. Suite à des constats de sur-occupation, on étudie des mesures en vue de renforcer la composition de certains trains.

Les premières sont prévues en janvier. Je suivrai leur mise en œuvre en espérant que les étudiants ne resteront plus à quai le dimanche soir. En outre, le nouveau contrat de service public de la SNCB prévoit de nouveaux indicateurs permettant d'améliorer le service: trains supprimés, ponctualité

(VEM Mobiliteit) over "Het treinaanbod op zondagavond" (55032702C)

26.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Wanneer studenten op zondagavond terugkeren, zitten de treinen overvol. In de provincie Luxemburg zijn de omstandigheden waarin ze vervoerd worden deplorabel en bovendien worden er treinen afgeschaft tijdens die piekuren. Last but not least nemen alle studenten uit het zuiden van de provincie op hetzelfde moment de trein in dezelfde richting, ongeacht de plaats waar hun onderwijsinstelling zich bevindt.

Dit is evenwel een kwestie van operationeel beheer door de NMBS.

Draagt u kennis van dat probleem? Zou men op zondag vanaf 16 uur dubbeldekstreinen met genoeg rijtuigen kunnen laten rijden of zelfs de treinfrequentie kunnen verdubbelen? Wordt er in het beheerscontract met de NMBS aangedrongen op een adequate oplossing voor de hoge reizigers aantallen op zondagavond?

26.02 Minister Georges Gilkinet (*Frans*): Het feit dat er de afgelopen weken meerdere incidenten waren op die lijn en dat die op zondagavond zo drukbezet is, vraagt om een reactie. De NMBS en Infrabel kampen met een personeelstekort en vooral met een gebrek aan kandidaten, in het bijzonder in de provincie Luxemburg. In 2022 is de NMBS erin geslaagd om, zoals gepland, 1.300 medewerkers aan te werven, maar gezien de problemen waarmee het spoor nu geconfronteerd wordt, hebben we beslist om een ploeg van 300 bijkomende medewerkers samen te stellen die ingezet kunnen worden waar dat nodig is. Op die manier willen we de druk op de reeds actieve medewerkers verlichten.

Voorts heb ik de NMBS verzocht om het treinaanbod op zondagavond in de provincie Luxemburg uit te breiden. Wekelijks bestudeert de NMBS de bezetting op de as Brussel-Namen-Aarlen-Luxembourg met een bijzondere aandacht voor de bezetting op vrijdag in de richting van Aarlen en op zondag in de omgekeerde richting. Die lijnen bleken meermaals overbezet en daarom worden er maatregelen onderzocht om de samenstelling van bepaalde treinen te versterken.

De eerste maatregelen zijn gepland voor januari. Ik zal de uitvoering ervan opvolgen en hoop dat er op zondagavond geen studenten meer op het perron achterblijven. Bovendien werden er in het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS nieuwe indicatoren vastgelegd om de dienstverlening te

globale du trafic intérieur, minutes de retard à charge de la SNCB, taux de satisfaction des clients ou information aux voyageurs en cas de trafic perturbé.

26.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Nous connaissons les difficultés conjoncturelles de la SNCB mais les problèmes rencontrés par les étudiants, en particulier le dimanche soir, sont surtout une question d'organisation. Je me réjouis donc des mesures annoncées et j'espère qu'elles suffiront. Les indicateurs de performance intégrés aux contrats de gestion permettront un meilleur suivi de ce genre de problèmes.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55033141C de Mme Bonaventure et 55032713C de M. D'Amico sont transformées en questions écrites.

27 Questions jointes de

- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Les travaux prévus aux passages à niveau à Bilzen" (55032732C)
- **Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité)** sur "Le financement du tunnel sous le chemin de fer à Bilzen" (55032810C)

27.01 Wouter Raskin (N-VA): Connaît-on déjà le calendrier distinct de chaque sous-projet concernant la fermeture des passages à niveau à Bilzen? Un entrepreneur a-t-il déjà été choisi? Dispose-t-on déjà de plus d'informations concernant les critères quant à l'état des lieux des infrastructures voisines? Que stipulent les dispositions contractuelles relatives au périmètre à l'intérieur duquel la propriété doit se situer, et ce afin que l'état des lieux puisse être demandé? Quelles sont les propriétés concernées? Pour le tunnel sous la ligne 34, Sint Lambertuslaan, le ministre peut-il garantir le montant total de 17,1 millions d'euros, à charge d'Infrabel?

27.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Ces 17 millions d'euros concernent la part d'Infrabel dans la suppression des sept passages à niveau de Bilzen. Pour le tunnel de la Hasseltsestraat, la part d'Infrabel s'élève à 6 millions d'euros, qui seront inscrits dans le plan d'investissement pluriannuel 2023-2032.

Tous les travaux pour le remplacement des 7 passages à niveau seront effectués dans un délai

verbeteren: het aantal afgeschafte treinen, het algemene stiptheidspercentage voor het binnenlandse verkeer, het aantal minuten vertraging voor rekening van de NMBS, de klantentevredenheid en de informatie aan de reizigers in geval van verstoord treinverkeer.

26.03 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): We zijn ons bewust van de conjuncturele moeilijkheden van de NMBS, maar de problemen die studenten met name op zondagavond ondervinden, zijn vooral een kwestie van organisatie. Ik ben dan ook blij met de aangekondigde maatregelen en hoop dat ze afdoende zullen zijn. Dankzij de in de beheerscontracten opgenomen prestatie-indicatoren zullen dit soort van problemen beter opgevolgd kunnen worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55033141C van mevrouw Bonaventure en 55032713C van de heer D'Amico worden omgezet in schriftelijke vragen.

27 Samengevoegde vragen van

- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De geplande werken aan de spooroverwegen in Bilzen" (55032732C)
- **Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit)** over "De financiering van de spoortunnel in Bilzen" (55032810C)

27.01 Wouter Raskin (N-VA): Is de aparte timing per deelproject voor de af te sluiten overwegen in Bilzen al bekend? Is er al een aannemer? Is er al meer nieuws over de criteria voor de plaatsbeschrijving van de naburige infrastructuur? Hoe luiden de contractuele bepalingen voor de perimeter waarbinnen de eigendom zich moet bevinden, opdat de plaatsbeschrijving kan worden aangevraagd? Over welke eigendommen gaat het? Kan de minister voor de tunnel onder spoorlijn 34 aan de Sint Lambertuslaan het volledige bedrag van 17,1 miljoen euro ten laste van Infrabel garanderen?

27.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Die 17 miljoen euro heeft betrekking op het aandeel van Infrabel in de afschaffing van de zeven overwegen te Bilzen. Voor de tunnel in de Hasseltsestraat bedraagt het aandeel van Infrabel 6 miljoen euro, wat in het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 wordt ingeschreven.

Alle werken voor de vervanging van de 7 overwegen worden uitgevoerd binnen een globale

partiel global de 1 100 jours calendrier. Les travaux pour les 4 passages à niveau cofinancés pour la ligne doivent être effectués dans un délai partiel de 950 jours calendrier. Le délai partiel commence à courir en même temps que le délai général. Il n'a pas encore été procédé à la désignation d'un entrepreneur. Les soumissionnaires ont jusqu'au 9 février 2023 pour soumettre leur offre. L'objectif est d'attribuer le marché à un entrepreneur d'ici juin 2023.

La disposition suivante a été intégrée dans le cahier des charges pour les propriétés pour lesquelles un état des lieux doit être établi: "L'adjudicataire doit procéder à un état des lieux de toutes les propriétés concernées. Cela constitue une charge de l'entreprise pour laquelle aucun frais distinct ne doit être prévu dans le métré récapitulatif."

L'incident est clos.

28 Question de Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les subventions allouées au transport ferroviaire transfrontalier" (55032807C)

28.01 Frank Troosters (VB): Lors du Conseil des ministres du 23 décembre 2022, une subvention complémentaire de 2 millions d'euros a été allouée à la SNCB pour le développement du transport transfrontalier et du transport international de passagers. Un montant de 100 000 euros est destiné à une étude de potentiel des liaisons ferroviaires internationales entre les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg.

S'agit-il d'une étude complète? Sur quelles liaisons ferroviaires transfrontalières porte-t-elle spécifiquement? Le ministre garantit-il une transparence totale à l'égard des résultats de l'étude?

28.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le Conseil des ministres a approuvé le 23 décembre 2022, sur ma proposition, une subvention destinée à la SNCB en vue d'améliorer le trafic ferroviaire transfrontalier, notamment pour l'étude en question. La SNCB et les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) veulent mieux appréhender les besoins de leurs clients sur ce marché. L'étude a été menée conjointement par la SNCB et les CFL, mais réalisée par un bureau d'études spécialisé neutre. L'objectif est d'examiner le potentiel de flux de voyageurs sur ces liaisons, ainsi que les possibilités d'adapter et de développer l'offre sur les axes ferroviaires reliant les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Cet exercice doit

deultermijn van 1.100 kalenderdagen. De werken voor de 4 overwegen die mede gefinancierd worden voor de lijn, dienen uitgevoerd binnen de deultermijn van 950 kalenderdagen. De deultermijn begint bij aanvang van de algemene termijn. Er is nog geen aannemer aangesteld. De inschrijvers hebben tot 9 februari 2023 voor de indiening van hun offerte. De streefdatum is juni 2023 voor de gunning aan een aannemer.

In het bestek werd de volgende bepaling opgenomen voor de eigendommen waarvoor een plaatsbeschrijving moet worden gemaakt: "De opdrachtnemer dient een plaatsbeschrijving uit te voeren van alle betrokken eigendommen. Dit vormt een aannemingslast waarvoor geen afzonderlijke kosten in de samenvattende opmeting voorzien zijn."

Het incident is gesloten.

28 Vraag van Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De subsidies voor het grensoverschrijdend spoorvervoer" (55032807C)

28.01 Frank Troosters (VB): Op de ministerraad van 23 december 2022 werd een bijkomende subsidie van 2 miljoen euro aan de NMBS goedgekeurd voor de ontwikkeling van grensoverschrijdend en internationaal passagiersvervoer. Een bedrag van 100.000 euro wordt bestemd voor een potentieelstudie van de internationale treinverbindingen tussen Nederland, België en Luxemburg.

Gaat het om één alomvattende studie? Welke specifieke grensoverschrijdende spoorverbindingen worden bestudeerd? Garandeert de minister volledige openheid over de resultaten van de studies?

28.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): De ministerraad heeft op 23 december 2022 op mijn voorstel een subsidie voor de NMBS voor de verbetering van het grensoverschrijdend treinverkeer goedgekeurd, mede voor de studie in kwestie. De NMBS en de Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) willen een beter beeld krijgen van de behoeften van hun klanten in die markt. De studie wordt gezamenlijk geleid door de NMBS en de CFL, maar uitgevoerd door een neutraal gespecialiseerd studiebureau. Doel is om het potentieel aan reizigersstromen op die verbindingen te onderzoeken, samen met de mogelijkheden om het aanbod op de spoorwegassen tussen Nederland, België en

ainsi permettre d'esquisser l'évolution du service ferroviaire jusqu'en 2030 et 2040.

Je tiens à faire preuve de transparence dans ma communication avec la commission. Pour l'étude relative aux liaisons internationales plus longues, la SNCB peut invoquer un certain degré de non-divulgateur des résultats.

28.03 Frank Troosters (VB): J'espère que, cette fois, les résultats seront partagés dans leur intégralité, mais j'observe une certaine réserve dans la réponse.

L'incident est clos.

29 Questions jointes de

- Frank Troosters à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation de la redevance Diabolo pour les voyageurs ferroviaires" (55032808C)
- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'augmentation du tarif de la redevance Diabolo" (55032819C)

29.01 Frank Troosters (VB): Lors du Conseil des ministres qui s'est tenu le 23 décembre 2022, l'adaptation de la redevance voyageurs Diabolo applicable à partir du 1^{er} février 2023 a été approuvée à la demande du concessionnaire Northern Diabolo, conformément aux dispositions du contrat de concession.

S'agit-il d'une bonne chose, selon le ministre? Cette hausse est-elle conforme à son ambition d'augmenter le nombre de voyageurs qui optent pour le train? Peut-il confirmer que le nombre de voyageurs a chuté en dessous de 85 % du scénario de base durant trois semestres consécutifs? Quels éléments ont-ils été pris en considération dans le scénario de base? Quelles possibilités ont-elles été contractuellement définies afin de renégocier ou de revaloriser le scénario de base?

29.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): À la demande du concessionnaire Northern Diabolo, le Conseil des ministres a approuvé un projet d'arrêté royal visant à augmenter la redevance Diabolo. L'augmentation s'élève à 0,1473 euro hors TVA, ce qui porte désormais le tarif unitaire à 5,8403 euros, TVA de 6 % incluse. Comment justifier cette redevance? Ecolo-Groen a déjà suggéré à plusieurs reprises de supprimer cette redevance Diabolo. Comment le ministre explique-t-il ce virage politique?

Luxemburg aan te passen en te ontwikkelen. Zo wil men zich een beeld kunnen vormen van de ontwikkeling van de spoorwegdienst tot 2030 en tot 2040.

Ik wil daarover zeker transparant communiceren met de commissie. Voor de studie over de langere internationale verbindingen kan de NMBS wel een zekere mate van *non-disclosure* van de resultaten invoeren.

28.03 Frank Troosters (VB): Ik hoop dat de resultaten deze keer integraal zullen worden gedeeld, maar ik merk in het antwoord toch enig voorbehoud.

Het incident is gesloten.

29 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van de Diabolotoeslag voor treinreizigers" (55032808C)
- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De verhoging van de Diabolotoeslag" (55032819C)

29.01 Frank Troosters (VB): Op de ministerraad van 23 december 2022 werd de aanpassing van de passagiersvergoeding Diabolo vanaf 1 februari 2023 goedgekeurd op verzoek van concessiehouder Northern Diabolo, conform de bepalingen uit de concessieovereenkomst.

Vindt de minister dat een goede zaak? Ligt die verhoging in lijn met zijn ambities om meer mensen naar de trein te lokken? Kan hij bevestigen dat het aantal passagiers gedurende 3 opeenvolgende semesters onder de 85 % van het basisscenario zou zijn gezakt? Welke elementen werden overwogen voor het basisscenario? Welke mogelijkheden werden contractueel bepaald om het basisscenario te heronderhandelen of te herwaarderen?

29.02 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Op vraag van de concessiehouder Northern Diabolo heeft de ministerraad een ontwerp van KB voor een tariefverhoging van de Diabolotoeslag goedgekeurd. De verhoging bedraagt 0,1473 euro exclusief btw, waardoor het eenheidstarief nu op 5,8403 euro inclusief 6 % btw uitkomt. Vanwaar die toeslag? Ecolo-Groen heeft al meermaals geopperd om die Diabolotoeslag af te schaffen. Hoe verklaart de minister die politieke bocht?

À quel montant s'élèvent les redevances Diabolo facturées en 2022? En 2020 et en 2021, Northern Diabolo a enregistré d'importantes pertes. Est-ce que ce sera également le cas en 2022?

29.03 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Je me réfère à la loi Diabolo ainsi qu'à la convention de concession conclue en 2012, lorsque j'étais membre de l'opposition, entre Infrabel et Northern Diabolo. L'État est naturellement lié à ce contrat. Northern Diabolo est indemnisé par le biais d'une redevance ajoutée au prix du billet de chaque passager qui emprunte le train de et vers Brussels Airport. Le concessionnaire a le droit de demander une augmentation de la redevance Diabolo en cas de baisse significative du nombre de voyageurs. Infrabel transmet cette demande au ministre, pour approbation par le Conseil des ministres. La demande d'augmentation d'environ 15 centimes d'euro, hors TVA de 6 %, approuvée le 23 décembre 2022 est de cette nature. Elle prendra effet le 1^{er} février 2023.

Il ne m'appartient pas de commenter les recettes et les pertes d'une entreprise privée comme Northern Diabolo.

29.04 Frank Troosters (VB): Le ministre ne peut-il pas agir avec un peu plus de volontarisme pour revoir ce contrat? Il est extrêmement douteux de conclure un contrat, d'autant plus pour une période très longue, pour lequel le contribuable doit payer, mais qui pêche par un manque total de transparence.

29.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous ne sommes pas du tout favorables aux partenariats public-privé. Le projet Diabolo montre que de tels accords ne fonctionnent pas pour les entreprises de transport public. Désormais, un trajet en train de 15 minutes de Bruxelles à l'aéroport coûtera 9,3 euros. Les lois et les contrats peuvent toujours être révisés.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55032818C de M. Warmoes est reportée.

30 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'avenir de la gare de Renaix" (55032842C)
- Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les perspectives d'avenir pour la gare de Renaix" (55033069C)
- Tomas Roggeman à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le vandalisme à la gare de Renaix"

Hoeveel Diabolotoeslagen werden er in 2022 aangerekend? In 2020 en 2021 heeft Northern Diabolo forse verliezen geboekt. Zal dat ook zo zijn voor 2022?

29.03 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik verwijst naar de Diabolowet en de concessieovereenkomst die in 2012 – ik was toen lid van de oppositie – werd gesloten tussen Infrabel en Northern Diabolo. De Staat is uiteraard gebonden aan dat contract. Northern Diabolo wordt vergoed via een heffing op de treintickets van passagiers die van en naar Brussels Airport sporen. De concessiehouder heeft het recht om bij een aanzienlijke daling van het aantal reizigers een verhoging van de Diabolotoeslag te vragen. Die vraag wordt door Infrabel aan de minister bezorgd, ter goedkeuring door de ministerraad. Een dergelijk verzoek voor een verhoging van ongeveer 15 eurocent, exclusief btw van 6 %, is op 23 december 2022 goedgekeurd. De verhoging gaat in op 1 februari 2023.

Het is niet aan mij om commentaar te geven op de inkomsten en verliezen van een private vennootschap als Northern Diabolo.

29.04 Frank Troosters (VB): Kan de minister niet wat wilskrachtiger optreden om dat contract te herzien? Het is bijzonder bedenkelijk dat men een contract sluit, voor een zeer lange termijn dan nog, waarvoor de belastingbetaler mag betalen, maar die geen enkele transparantie vertoont.

29.05 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Wij zijn alleszins niet te vinden voor privaat-publieke samenwerkingsverbanden. Het Diaboloproject toont aan dat dergelijke akkoorden voor openbare vervoersbedrijven niet werken. Voortaan zal een treinrit van 15 minuten van Brussel naar de luchthaven 9,3 euro kosten. Wetten en contracten kunnen altijd worden herzien.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55032818C van de heer Warmoes wordt uitgesteld.

30 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van het station Ronse" (55032842C)
- Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toekomstvisie voor het station van Ronse" (55033069C)
- Tomas Roggeman aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het vandalisme in het station"

(55033079C)

30.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Depuis la fermeture du guichet de la gare de Renaix, des vandales y commettent régulièrement des dégradations. Le scénario s'est encore récemment répété, cette fois dans l'ancienne salle de buffet. Les toilettes de la gare sont également fermées en permanence. Le bâtiment historique est désormais complètement vide, et la salle d'attente est inaccessible. Ce matin, les voyageurs ont dû attendre dehors, dans le froid, leur train qui a été une nouvelle fois supprimé. La gare est désormais dépourvue de personnel, et une passerelle piétonne ne peut plus être empruntée en raison d'un risque d'effondrement. Pourtant, 1 100 voyageurs utilisent cette gare quotidiennement.

Le bourgmestre de Renaix demande à la SNCB de rechercher rapidement une solution. Le bâtiment de la gare est selon lui le plus ancien d'Europe continentale, et il ne doit pas disparaître.

Quelle est l'ampleur des dégâts causés par les vandales? Leur coût a-t-il déjà été estimé? Les auteurs sont-ils connus? Combien de caméras de surveillance sont-elles installées à l'intérieur et à l'extérieur de la gare? Fonctionnent-elles? Quels sont les projets de la SNCB pour cette gare? Compte-t-elle vendre le bâtiment historique? Sa valeur a-t-elle déjà été estimée? La SNCB réparera-t-elle les dégâts?

30.02 Pieter De Spiegeleer (VB): *Le bâtiment de la gare de Renaix est le plus ancien bâtiment de gare du continent européen. Il est protégé en tant que monument. À la suite d'actes de vandalisme à répétition, le bâtiment a été fermé par la SNCB. Les voyageurs sont dirigés vers une nouvelle salle d'attente, qui ne serait ouverte qu'à la fin du mois.*

Quels sont les projets de la SNCB pour ce bâtiment de gare historique? La SNCB se concerte-t-elle avec l'administration communale de Renaix concernant l'avenir du bâtiment? Quand prendra-t-on une décision définitive quant à son affectation? Quels sont les coûts de rénovation estimés? Quel rôle la SNCB entend-elle jouer dans la revalorisation du quartier de la gare?

30.03 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Le bâtiment de la gare de Renaix a, en effet, été endommagé par des vandales. L'ampleur exacte des dégâts doit encore être évaluée.

Une nouvelle salle d'attente sera aménagée dans un bâtiment annexe, qui sera normalement

Ronse" (55033079C)

30.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Sinds het loket in het station van Ronse is gesloten, brengen vandalen er regelmatig vernielingen aan. Onlangs was het weer prijs, deze keer aan de oude buffetzaal. Ook de toiletten van het station zijn permanent gesloten. Het historische stationsgebouw staat nu helemaal leeg en de wachtzaal is afgesloten. Vanochtend moesten reizigers buiten in de vrieskou op hun trein wachten, die dan nog eens afgeschaft was. Er is ook geen stationspersoneel meer en een voetgangersbrug mag niet meer worden betreden wegens instortingsgevaar. Nochtans maken dagelijks zo'n 1.100 reizigers gebruik van het station.

De burgemeester van Ronse vraagt dat de NMBS snel een oplossing zoekt. Het gaat volgens hem om het oudste stationsgebouw op het Europese vasteland, dat niet verloren mag gaan.

Hoeveel schade hebben de vandalen aangericht? Zijn de kosten al geraamd? Zijn de daders bekend? Hoeveel veiligheidscamera's hangen er in en rond het station? Functioneren ze? Welke plannen heeft de NMBS met het station? Zal ze het historische stationsgebouw verkopen? Is de waarde ervan reeds geraamd? Zal de NMBS de schade herstellen?

30.02 Pieter De Spiegeleer (VB): *Het stationsgebouw van Ronse is het oudste stationsgebouw op het Europese vasteland. Het is beschermd als monument. Na herhaalde vernielingen door vandalen werd het gebouw door de NMBS gesloten. Treinreizigers worden doorverwezen naar een nieuwe wachtzaal, die pas eind deze maand zou openen.*

Welke plannen heeft de NMBS met dit historische stationsgebouw? Zit de NMBS samen met het stadsbestuur van Ronse over de toekomst van het gebouw? Wanneer zal er een definitieve beslissing genomen worden over de bestemming ervan? Wat zijn de geschatte renovatiekosten? Welke rol wil de NMBS spelen bij de opwaardering van de stationsbuurt?

30.03 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Het stationsgebouw van Ronse werd inderdaad beschadigd door vandalen. Hoe groot de schade precies is, wordt nog opgemeten.

Er komt een nieuwe wachtzaal in een bijgebouw, die normaal gezien vanaf deze week toegankelijk is

accessible aux voyageurs à partir de cette semaine. Toutes les fonctions seront centralisées dans cette annexe, de sorte que le bâtiment principal puisse être valorisé dans son ensemble. Un plan global pour la gare est en cours d'élaboration.

Securail ne peut pas assurer une présence 24 heures sur 24 dans la gare de Renaix. La SNCB et le service de prévention de la police examinent le problème et sont à la recherche de mesures supplémentaires.

La caméra qui avait été temporairement retirée de la salle d'attente en raison de travaux a été réinstallée fin mai 2022. Les caméras permettent surtout de retrouver les auteurs des faits et de recueillir des preuves après un incident, d'assurer la surveillance d'un événement ou d'évaluer le flux de voyageurs.

Il existe des accords opérationnels entre la SNCB et la police, ce qui permet aux services de mieux répartir leurs patrouilles et d'affiner leur vision de la situation. Les patrouilles de Securail se sont intensifiées depuis le début de l'année scolaire.

30.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): La manière dont la SNCB gère notre patrimoine historique reste scandaleuse. Le bourgmestre de Mons a apparemment davantage d'influence sur la SNCB, car il reçoit 324 millions d'euros pour la gare de sa ville, alors que les besoins sont tellement importants dans de nombreuses autres gares de plus petite taille. Là aussi, des investissements sont nécessaires.

Nous nous sommes toujours opposés à la fermeture du guichet, qui se traduit par la disparition du contrôle social. Du personnel devrait de nouveau être présent pour assurer la sécurité dans la gare et y mettre de la vie. Nous craignons toutefois que la gare soit vendue à un Starbucks ou McDonald's.

30.05 Pieter De Spiegeleer (VB): Renaix est une ville confrontée à des difficultés socioéconomiques et souffrant d'une mauvaise accessibilité ferroviaire. La gare est à présent également négligée et voit son guichet fermé, la reléguant ainsi au rang de simple arrêt.

En novembre 2020, Renaix a été sélectionné pour une étude de projet visant à réaffecter d'anciens bâtiments. Il était notamment question d'une densification urbaine multifonctionnelle sur les terrains de la SNCB, à la mesure de la ville et dans un cadre verdoyant, au profit d'un environnement de meilleure qualité aux abords de la gare. La SNCB joue un rôle majeur dans ce dossier, car elle

voor de reizigers. Alle functies worden in dat bijgebouw gecentraliseerd, zodat het hoofdgebouw in zijn geheel kan worden gevaloriseerd. Momenteel wordt er gewerkt aan een masterplan voor het station.

Securail kan niet 24 uur op 24 aanwezig zijn in het station van Ronse. De NMBS en de preventiedienst van de politie bespreken de problematiek en zoeken naar bijkomende maatregelen.

De camera die wegens werken tijdelijk werd verwijderd uit de wachtzaal, werd eind mei 2022 teruggeplaatst. Camera's zijn vooral nuttig voor het opsporen van daders en verzamelen van bewijsmateriaal na incidenten, voor het monitoren van evenementen of voor het inschatten van reizigersstromen.

Er zijn operationele afspraken tussen de NMBS en de politie. Zo kunnen de diensten hun patrouilles beter verdelen en hun beeld van de situatie verfijnen. Sinds het begin van het schooljaar zijn er meer patrouilles van Securail.

30.04 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het blijft een schande hoe de NMBS met ons historisch patrimonium omgaat. De burgemeester van Bergen heeft blijkbaar meer invloed bij de NMBS, want hij krijgt wel 324 miljoen euro voor het station van zijn stad, dit terwijl er zulke grote noden zijn in vele andere, kleinere stations. Ook daar zijn investeringen nodig.

Wij hebben ons altijd verzet tegen de sluiting van het loket, want daardoor valt de sociale controle weg. Er zou opnieuw personeel aanwezig moeten zijn om te zorgen voor een veilig en een levendig station. Wij vrezen echter dat het station verkocht zal worden aan een Starbucks of McDonald's.

30.05 Pieter De Spiegeleer (VB): Ronse is een stad in sociaal-economische moeilijkheden en met een slechte treinontsluiting. Nu wordt ook het station verwaarloosd en is het loket gesloten, waardoor het station wordt gedegradeerd tot een ordinaire halte.

In november 2020 werd Ronse geselecteerd voor een projectstudie om oude gebouwen een nieuwe bestemming te geven. Daarbij was er onder meer sprake van "een multifunctionele stedelijke verdichting op de gronden van de NMBS op maat van de stad binnen een groene omgeving, ten behoeve van een kwalitatieve stationsomgeving". De NMBS is in dat dossier een hoofdrolspeler, die

partage la responsabilité d'assurer un quartier sûr et viable. C'est pourquoi je demande, au nom de tous les habitants de Renaix, de libérer la ville de ses chaînes!

L'incident est clos.

31 Questions jointes de

- Olivier Vajda à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le train bloqué sur les voies près de Marbehan" (55033000C)
- Josy Arens à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La panne entre Marbehan et Libramont" (55033202C)

31.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *En décembre, à -8°C, le train reliant Arlon à Liège et Bruxelles s'est immobilisé peu après la gare de Marbehan. Avertis qu'il s'agissait d'un problème technique, les passagers n'avaient pas de réseau gsm et manquaient de communication avec le personnel de bord.*

Faute de solution, ils ont dû descendre du train à Marbehan et attendre dehors sous des températures négatives, la gare étant fermée.

La SNCB a précisé que les voyageurs ont reçu de l'eau et un snack et qu'ils ont été redirigés vers le prochain train, deux heures plus tard.

La gestion de ces situations de crise pose problème. Une procédure est-elle prévue pour les passagers bloqués longtemps? Si oui, pourquoi ne fut-elle pas enclenchée? Si non, pouvez-vous inciter la SNCB à la prévoir?

31.02 Josy Arens (Les Engagés): Il y a peu, par grand froid, le train pour Bruxelles est tombé en panne entre Marbehan et Libramont. Après deux heures d'attente, le train qui devait le dépanner n'étant toujours pas là, des passagers ont forcé les portes pour rejoindre à pied l'une des deux gares.

En dépit des promesses et des investissements, on ne voit pas d'amélioration. M. Bellot avait obtenu autant que vous en 2020, plus même en tenant compte de l'inflation. On annonçait alors la fin du chantier de la ligne 162 pour 2023 ou 2024. Aujourd'hui, on évoque 2030...

mee verantwoordelijk is voor het verzekeren van een leefbare en veilige buurt. Daarom vraag ik in naam van alle Ronsenaren om Ronse op alle vlakken te ontgrendelen!

Het incident is gesloten.

31 Samengevoegde vragen van

- Olivier Vajda aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De trein die nabij Marbehan niet meer verder kon rijden" (55033000C)
- Josy Arens aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De trein die stilviel tussen Marbehan en Libramont" (55033202C)

31.01 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): *In december, toen het -8°C was, kwam de trein die Aarlen via Luik met Brussel verbindt vlak na het station Marbehan tot stilstand. De reizigers kregen te horen dat er zich een technisch probleem voorgedaan had, maar op die plaats was er geen mobiele netwerkbereik en van communicatie met het boordpersoneel was er ook al geen sprake.*

Aangezien het probleem niet opgelost raakte, moesten ze in Marbehan afstappen en buiten in de vrieskou wachten. Het stationsgebouw was immers gesloten.

De NMBS liet weten dat de reizigers water en een snack aangeboden kregen en dat ze doorverwezen werden naar de volgende trein, die twee uur later zou komen.

De beheersing van dergelijke crisissituaties doet problemen rijzen. Bestaat er een procedure voor treinreizigers die lange tijd ergens gestrand zijn? Zo ja, waarom werd die procedure niet in gang gezet? Zo niet, kunt u de NMBS ertoe aansporen om in een dergelijke procedure te voorzien?

31.02 Josy Arens (Les Engagés): Een tijdje geleden is de trein naar Brussel stilgevallen tussen Marbehan en Libramont. Na twee uur wachten was de trein die de defecte trein zou wegslepen of waarop de reizigers zouden kunnen overstappen nog steeds niet ter plaatse, en hebben reizigers de deuren geforceerd om zich in de vrieskou te voet naar een van beide stations te begeven.

Alle beloften en investeringen ten spijt is er geen verbetering merkbaar. De heer Bellot had evenveel budget gekregen als u in 2020, zelfs meer als we rekening houden met de inflatie. Toen werd er aangekondigd dat de werken aan lijn 162 tegen 2023 of 2024 voltooid zouden zijn. Vandaag ligt de einddatum al in 2030 ...

Que s'est-il passé? Quelle a été votre réaction? Les navetteurs seront-ils dédommagés? Que fait-on pour éviter ce genre d'incidents? Pourrait-on demander du matériel fiable pour cette ligne?

Wat is er gebeurd? Hoe hebt u op het voorval gereageerd? Zullen de reizigers vergoed worden? Welke maatregelen worden er genomen om dergelijke incidenten te voorkomen? U moet eisen dat de NMBS betrouwbaar materieel inzet op de lijn in kwestie.

31.03 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): Monsieur Arens, vous faites d'invraisemblables raccourcis. Afin de pallier nos manquements passés, le contrat de gestion permettra le remplacement de la moitié de la flotte devenue trop vieille par du matériel moderne. Des moyens inédits sont déployés pour moderniser la ligne que vous citez. Il arrive qu'un incident regrettable se produise qui génère des problèmes pour les voyageurs, mais cela ne mérite pas vos généralisations.

31.03 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Mijnheer Arens, u gaat wel erg kort door de bocht. Om onze tekortkomingen uit het verleden te verhelpen, voorziet het beheerscontract in de vervanging van de helft van het te sterk verouderde rollend materieel door modern materieel. Er worden ongeziene middelen ingezet om de lijn waarvan u gewag maakt te moderniseren. Het kan gebeuren dat er zich een betreurenswaardig incident voordoet waarvan de reizigers hinder ondervinden, maar dat is geen reden om de zaken dusdanig te generaliseren.

L'incident du 19 décembre survenu près de Marbehan est en cours d'analyse. Le train serait tombé en panne à hauteur de Libramont et deux tentatives de dépannage n'ont pas abouti. Certains voyageurs sont descendus du train, bravant l'interdiction et se mettant en danger. La SNCB a dû interrompre le trafic sur l'autre voie, rendant impossible le dépannage. La police est ensuite intervenue pour vérifier qu'aucun voyageur ne se trouvait plus sur les voies.

Het incident van 19 december jongstleden in de buurt van Marbehan wordt geanalyseerd. De trein zou met pech stilgevallen zijn ter hoogte van Libramont en twee pogingen om het probleem te verhelpen mislukten. Sommige reizigers zijn afgestapt ondanks het verbod om dat te doen, waardoor ze zichzelf in gevaar brachten. De NMBS zag zich genoodzaakt het verkeer op het andere spoor te onderbreken, waardoor het onmogelijk werd om de pech te verhelpen. Daarop kwam de politie in actie om na te gaan of er zich geen enkele reiziger meer op de sporen bevond.

Des voyageurs ont été escortés par le chef de bord. À 17 heures, le train a été dépanné et les voyageurs sont arrivés à Libramont.

Een aantal reizigers werden door de boordchef begeleid. Om 17.00 uur was het defect aan de trein hersteld en kwamen de reizigers aan in Libramont.

La SNCB a des procédures à suivre en cas d'incident, qui varient selon les conditions. Elle les rappellera au personnel roulant. Lors de certaines pannes, l'éclairage, le chauffage ou l'accès aux sanitaires peuvent être maintenus mais tous les trains ne sont pas équipés de deux postes de conduite, ce qui explique la différence entre les incidents du 11 et du 19 décembre. Les voyageurs peuvent introduire une demande d'indemnisation. Des mesures sont prises pour renforcer la qualité de service en province de Luxembourg.

De NMBS beschikt over procedures die bij een incident gevolgd moeten worden en die variëren naargelang de omstandigheden. De spoorwegmaatschappij zal het boordpersoneel aan die procedures herinneren. Bij sommige defecten kan de verlichting en de verwarming blijven werken en kunnen de sanitaire voorzieningen toegankelijk blijven, maar niet alle treinen zijn met twee bestuurderscabines uitgerust, wat het verschil tussen het incident van 11 december en dat van 19 december verklaart. Reizigers kunnen een compensatieaanvraag indienen. Er worden maatregelen genomen om de kwaliteit van de dienstverlening in de provincie Luxemburg te verbeteren.

Le nouveau contrat de service public prévoit deux indicateurs de performance: la satisfaction des clients doit augmenter et l'information aux voyageurs en situation perturbée doit atteindre 90 % d'ici 2032, contre 79 % aujourd'hui. Fait inédit, des

In het nieuwe openbaredienstcontract zijn er twee prestatie-indicatoren vastgelegd: de klantentevredenheid moet toenemen en de reizigersinformatie bij verstoord verkeer moet tegen 2032 90 % bedragen, tegenover 79 % nu. Daaraan

boni et des mali y sont associés pour inciter la SNCB à faire plus et mieux.

Je comprends la colère des voyageurs ayant vécu cet incident pénible, mais il ne faut pas faire d'amalgames. La situation relève avant tout des sous-investissements du passé.

31.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): Le ministre ne gère pas les incidents sur le terrain. Cet incident est dû au sous-investissement passé de la SNCB. Je me réjouis des investissements réalisés pour avoir du matériel plus fiable. Les responsables du train n'ont pas appliqué les procédures adaptées à chaque type d'incident. J'espère que de tels désagréments ne se reproduiront pas.

31.05 Josy Arens (Les Engagés): Les voyageurs qui ont embarqué à Marbehan à 11 h 49 sont arrivés à Libramont à 17 h 00! La contrôleuse s'est sentie abandonnée par la SNCB. Pendant quatre ou cinq semaines, les voyageurs de cette ligne se sont plaints d'énormes retards à cause de problèmes techniques.

J'insiste: il faut cesser de mettre du matériel obsolète sur cette ligne. Il faut investir dans son bon fonctionnement et dans la formation du personnel à affronter ce genre de situation.

L'incident est clos.

Le **président**: Les deux questions n^{os} 55033006C et 55033007C de Mme Buyst sont reportées.

32 Question de Jean-Marc Delizée à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'étude de la SNCB relative à la liaison ferroviaire Dinant-Givet" (55033009C)

32.01 Jean-Marc Delizée (PS): On évoque régulièrement la réouverture de la ligne Dinant-Givet, fermée en 1988. Il y a un an, une nouvelle étude sur le potentiel voyageurs a été confiée à la SNCB, ainsi qu'une étude technique sur la combinaison d'un réseau piétons et RAVeL. La première étude, cofinancée par la région Ardennes françaises est estimée à 118 000 euros. Selon *La Nouvelle Gazette*, elle a été présentée en France le 13 décembre dernier.

werd er voor het eerst een bonus-malussysteem gekoppeld om de NMBS ertoe aan te sporen meer en beter te doen.

Ik begrijp de woede van de reizigers die dit onaangename incident hebben meegemaakt, maar we mogen niet alles op één hoop gooien. De situatie is vooral te wijten aan een gebrek aan investeringen in het verleden.

31.04 Olivier Vajda (Ecolo-Groen): De minister staat niet in voor het beheer van incidenten op de trein. Dit incident vloeit voort uit het feit dat de NMBS in het verleden te weinig middelen kreeg. Het verheugt me dat er nu geïnvesteerd wordt in betrouwbaarder materieel. De verantwoordelijken op de trein hebben de procedures die voor elk type incident bestaan, niet gevolgd. Ik hoop dat zulke hinder veroorzakende incidenten zich niet opnieuw zullen voordoen.

31.05 Josy Arens (Les Engagés): Reizigers die om 11.49 uur opstapten in Marbehan, kwamen uiteindelijk om 17 uur aan in Luxemburg! De treinbegeleidster voelde zich aan haar lot overgelaten door de NMBS. Vier tot vijf weken lang regende het klachten van gebruikers van die lijn over de enorme vertragingen wegens technische problemen.

Ik dring erop aan dat men niet langer verouderd materieel op die lijn inzet. Er moet geïnvesteerd worden in treinen die naar behoren rijden en in de opleiding van de personeelsleden, zodat zij het hoofd kunnen bieden aan dergelijke situaties.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55033006C en 55033007C van mevrouw Buyst worden uitgesteld.

32 Vraag van Jean-Marc Delizée aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De NMBS-studie over de treinverbinding Dinant-Givet" (55033009C)

32.01 Jean-Marc Delizée (PS): Er is regelmatig sprake van de heropening van de in 1988 gesloten lijn Dinant-Givet. Een jaar geleden kreeg de NMBS de opdracht om een nieuwe studie uit te voeren naar het reizigerspotentieel, naast een technische studie over de combinatie van een voetgangers- en RAVeL-netwerk. De eerste studie, die mede gefinancierd werd door de regio Franse Ardennen, kost naar schatting 118.000 euro. Volgens de krant *La Nouvelle Gazette* werd de studie op 13 december in Frankrijk voorgesteld.

Une étude similaire de 2010 indiquait un potentiel de 1 300 à 1 670 voyageurs par jour sur cette ligne, alors que, selon la nouvelle étude, le potentiel de voyageurs ne serait pas assez rentable pour réouvrir la ligne.

Cette étude, confiée à la SNCB, aura probablement été diligentée par un bureau d'études. Pouvez-vous préciser ses chiffres? S'agissant d'une étude financée par l'argent public, j'imagine que son contenu peut être communiqué à la commission? Parallèlement à cette ligne ferroviaire, une ligne de bus empruntée quotidiennement par 80 personnes assure cette même liaison entre Dinant et Givet.

Comment envisagez-vous la synergie entre les deux services? L'étude l'évoque-t-elle? Vous êtes-vous concerté avec le ministre wallon Henry à ce sujet?

Un responsable français met en cause la probité du bureau d'études et évoque une étude "à charge". Comment réagissez-vous à ces allégations?

L'étude technique, envisageant la possibilité de créer un chemin piéton/cyclistes RAVeL adjacent à la voie ferrée, est-elle terminée? Quels investissements en permettraient-ils la réalisation?

32.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en français*): C'est un des premiers dossiers sur lesquels je suis intervenu en 2007 en tant que député. J'y travaille en concertation étroite avec la France, via un accord de coopération destiné à renforcer les liaisons transfrontalières, notamment Mons-Valenciennes.

Nous allons objectiver la situation conformément au premier point de la convention de 2022. Nous avons demandé à la SNCF, la SNCB et Infrabel d'étudier le potentiel voyageurs – étude confiée au bureau d'études franco-belge indépendant Stratec – puis la faisabilité technique. Les conclusions de la première phase ont été présentées le 13 décembre 2022 au comité de pilotage comprenant des représentants des autorités françaises et belges, y compris de mon cabinet et du cabinet Henry. L'étude, qui sera transmise au secrétariat de cette commission, conclut au faible potentiel voyageurs de cette ligne.

Néanmoins, à ma demande, le comité de pilotage

Volgens een soortgelijke studie in 2010 heeft die lijn een potentieel van 1.300 tot 1.670 reizigers per dag, terwijl volgens de nieuwe studie het reizigerspotentieel niet rendabel genoeg zou zijn om de lijn te heropenen.

De aan de NMBS toevertrouwde studie werd waarschijnlijk door een adviesbureau uitgevoerd. Kunt u de cijfers toelichten? Aangezien de studie in kwestie met overheidsgeld gefinancierd werd, neem ik aan dat de inhoud ervan ter kennis gebracht kan worden van de commissie? Naast deze spoorlijn zorgt een buslijn die dagelijks door 80 passagiers gebruikt wordt voor dezelfde verbinding tussen Dinant en Givet.

Hoe ziet u de synergie tussen de twee diensten? Wordt er daarover in de studie gesproken? Hebt u hierover overleg gepleegd met Waals minister Henry?

Een Franse politicus stelt de integriteit van het studiebureau in vraag en heeft het over een studie 'à charge'. Hoe reageert u op die aantijgingen?

Is de technische studie, waarin er bekeken wordt of het mogelijk is om langs de spoorweg een RAVeL-weg voor voetgangers en fietsers aan te leggen, afgerond? Welke investeringen zouden er nodig zijn om dat project te realiseren?

32.02 Minister **Georges Gilkinet** (*Frans*): Dit is één van de eerste dossiers die ik in 2007 als volksvertegenwoordiger heb aangekaart. Ik werk hieraan in nauw overleg met Frankrijk, via een samenwerkingsakkoord dat erop gericht is de grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren, en meer bepaald de verbinding Bergen-Valenciennes.

We zullen de situatie objectiveren overeenkomstig het eerste punt van de overeenkomst van 2022. We hebben de SNCF, de NMBS en Infrabel verzocht om het reizigerspotentieel en vervolgens de technische haalbaarheid te onderzoeken. De studie over het reizigerspotentieel werd toevertrouwd aan het onafhankelijke Frans-Belgische adviesbureau Stratec. Op 13 december 2022 werden de conclusies van die eerste fase voorgesteld aan de stuurgroep die onder meer bestaat uit vertegenwoordigers van de Franse en Belgische overheid, onder wie ook vertegenwoordigers van mijn kabinet en dat van Waals minister Henry. De studie zal bezorgd worden aan het commissiesecretariaat. De conclusie was dat het reizigerspotentieel voor die lijn klein is.

Desondanks heb ik de stuurgroep gevraagd om de

lancera prochainement l'étude technique. Les résultats arriveront fin 2023 pour mesurer les coûts d'une remise à neuf et sa compatibilité avec un RAVeL parallèle (et ce, dans l'enveloppe budgétaire fixée). Cette voie cyclable est importante pour la mobilité douce et sécurisée pour les nombreux touristes et les cyclistes quotidiens.

Les Belges et les Français ont soutenu ce projet de voie cyclable. Il importe de mener à bien les études de potentiel et de faisabilité pour prendre les meilleures décisions à court terme, tout en veillant à préserver le potentiel de cette ligne transfrontalière fermée il y a 20 ans, comme nous nous y sommes engagés envers les Français.

32.03 Jean-Marc Delizée (PS): La première chose est en effet de prendre connaissance de cette étude. Vous avez raison de dire qu'il faut objectiver la situation. Même si les Français souhaitent rouvrir ce tronçon de ligne, l'étude conclut à un faible potentiel voyageurs. Les prévisions sont encore moins bonnes qu'il y a dix ans! De plus, cela risque de faire concurrence à la ligne de bus voisine. Est-ce pertinent?

Nous attendrons les résultats de l'étude technique fin de l'année qui devra analyser la combinaison de la ligne ferroviaire avec le RAVeL, là où c'est possible.

L'incident est clos.

33 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éthylotest antidémarrage" (55033013C)
- Wouter Raskin à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'éthylotest antidémarrage" (55033147C)

33.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Quatre ans après l'entrée en vigueur de la législation sur l'éthylotest antidémarrage, Vias dresse un bilan positif, mais les obstacles sont principalement le coût élevé et l'application obligatoire du système.

Combien d'éthylotests antidémarrage ont-ils été imposés par un tribunal en 2022? Combien d'automobilistes conduisent-ils avec un éthylotest aujourd'hui? Le coût de l'éthylotest antidémarrage

technische studie binnenkort op te starten. Ik verwacht de resultaten eind 2023. In die studie zullen de kosten worden geraamd voor de mogelijke renovatie van de lijn en nagegaan worden of die gecombineerd kan worden met een RAVeL-fietspad erlangs, zonder dat het geplande budget wordt overschreden. Dat fietspad is belangrijk voor de zachte mobiliteit en de veiligheid van de talrijke toeristen en dagelijkse fietsers.

De Belgen en de Fransen hebben dat project voor een fietspad gesteund. Het is belangrijk dat de potentieelstudie en de haalbaarheidsstudie uitgevoerd worden om op korte termijn de beste beslissingen te nemen en tevens erop toe te zien dat het potentieel van die grensoverschrijdende spoorlijn die 20 jaar geleden opgedoekt werd, behouden wordt, zoals we de Fransen beloofd hebben.

32.03 Jean-Marc Delizée (PS): In de eerste plaats moeten we inderdaad kennismaken van die studie. U hebt gelijk wanneer u zegt dat de situatie geobjectiveerd moet worden. De Fransen willen dat traject weer heropenen, maar in de studie wordt er geconcludeerd dat het reizigerspotentieel gering is. De prognoses zijn nog slechter dan tien jaar geleden! Bovendien dreigt de busverbinding in de buurt concurrentie van die treinverbinding te ondervinden. Is dat zinvol?

We zullen wachten tot de resultaten van de technische studie, waarin de combinatie – daar waar dat mogelijk is – van de spoorlijn en het RAVeL-fietspad geanalyseerd wordt, tegen het einde van het jaar bekend zijn.

Het incident is gesloten.

33 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het alcoholslot" (55033013C)
- Wouter Raskin aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het alcoholslot" (55033147C)

33.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Vier jaar na het invoeren van de wetgeving rond het alcoholslot maakt Vias institute een positieve balans op, maar belemmeringen zijn vooral de hoge kostprijs en het verplicht toepassen van het systeem.

Hoeveel alcoholsloten zijn er in 2022 opgelegd door een rechtbank? Hoeveel automobilisten rijden vandaag met een alcoholslot? Kan de kostprijs van het alcoholslot nog dalen? Wat moeten bestuurders

peut-il encore baisser? Que doivent faire les conducteurs qui se sont vu imposer un éthylotest antidémarrage lorsqu'ils roulent avec un véhicule de remplacement? Doivent-ils payer une deuxième fois le coût d'installation pour le même éthylotest antidémarrage? Les Belges condamnés à équiper leur véhicule d'un éthylotest antidémarrage peuvent-ils conduire une voiture à l'étranger sans éthylotest?

33.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): De même que la vitesse et la distraction, la conduite sous influence est l'une des trois principales causes de décès sur nos routes.

Pour ce qui est du nombre de condamnations liées à l'éthylotest antidémarrage, je renvoie au ministre de la Justice.

Les résultats après quatre ans sont très encourageants. Le taux de récidive des personnes condamnées qui se sont vu imposer l'installation d'un éthylotest antidémarrage est trois fois moins élevé que celui des conducteurs condamnés à une peine classique. Le test d'haleine est positif dans moins de 2 % des cas, ce qui témoigne d'un changement de comportement. Le système est fiable. Une tentative de fraude n'a été commise que dans un test sur 2 500. En revanche, le programme de soutien psychologique est encore perfectible.

Le prix d'un éthylotest antidémarrage est élevé, bien que la loi autorise toujours le juge à déduire de l'amende le coût de l'appareil. Le conducteur condamné peut également choisir de ne pas installer d'éthylotest antidémarrage. Un acteur tiers du marché des éthylotests tente d'obtenir un agrément, ce qui pourrait faire baisser les prix. Par ailleurs, depuis juillet 2022, l'Union européenne impose l'installation d'une interface standardisée dans tous les nouveaux modèles de véhicules motorisés. À partir de 2024, cette obligation concernera même tous les nouveaux véhicules.

Le prix du transfert sur un autre véhicule varie entre 500 et 600 euros en fonction du fabricant. Il arrive également que les personnes condamnées en profitent pour installer un éthylotest antidémarrage dans plus d'un véhicule. Les coûts sont alors évidemment doublés.

Les personnes condamnées à installer un éthylotest antidémarrage ne peuvent plus conduire de véhicules à moteur qui requièrent un permis de conduire s'ils ne sont pas équipés d'un éthylotest antidémarrage, pas même à l'étranger.

Les coûts individuels d'un éthylotest antidémarrage

die een alcoholslot opgelegd kregen doen wanneer hun voertuig aan vervanging toe is? Moeten zij dan een tweede maal de installatiekosten van datzelfde alcoholslot betalen? Kunnen Belgen veroordeeld tot een alcoholslot in het buitenland een wagen besturen zonder alcoholslot?

33.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Samen met snelheid en afleiding is rijden onder invloed een van de drie moordenaars op onze wegen.

Voor het aantal veroordelingen in verband met het alcoholslot verwijs ik naar de minister van Justitie.

De resultaten na vier jaar zijn zeer bemoedigend. Het recidivepercentage van veroordeelden met een alcoholslot is drie keer lager dan bij bestuurders die een gewone straf hebben gekregen. De ademtest is in minder dan 2 % van de gevallen positief. Dit wijst op een gedragsaanpassing. Het systeem is betrouwbaar. Slechts één test van de 2.500 bleek een poging tot fraude. Het programma voor psychologische ondersteuning is nog voor verbetering vatbaar.

De prijs van een alcoholslot is hoog, hoewel de wet nog steeds toestaat dat de rechter de kosten van het alcoholslot aftrekt van de boete. Ook kan de veroordeelde kiezen om geen alcoholslot te laten installeren. Een derde speler is het homologatieproces aan het doorlopen, waardoor de prijzen kunnen zakken. Daarnaast geldt de Europese verplichting om vanaf juli 2022 in alle nieuwe modellen van motorvoertuigen een gestandaardiseerde interface te installeren. Vanaf juli 2024 geldt die verplichting zelfs voor alle nieuwe voertuigen.

Een 'overbouw' komt neer op een kostprijs van 500 tot 600 euro afhankelijk van de producent. Het gebeurt ook dat veroordeelde personen tegelijkertijd een alcoholslot laten inbouwen in meer dan een voertuig. Dan moeten er uiteraard dubbele kosten worden betaald.

Personen die werden veroordeeld tot een alcoholslot, mogen geen motorvoertuigen zonder alcoholslot meer besturen waarvoor een rijbewijs vereist is, ook niet in het buitenland.

De individuele kosten van een alcoholslot moeten

doivent tout de même également être comparés au coût social d'un accident de la route impliquant des morts ou des blessés graves qui peut être causé par une personne sous influence. Entre janvier et septembre 2022, il y a eu 3 138 accidents liés à l'alcool, le chiffre le plus élevé depuis 2016. Chaque année, nous pourrions sauver 115 vies si personne ne roulait sous l'influence de l'alcool. L'éthylotest antidémarrage constitue un outil fiable à cette fin. Chaque victime d'accidents de la circulation est une victime de trop.

L'incident est clos.

34 Question de Benoît Piedboeuf à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les bus communaux et l'interprétation de la réglementation par le SPF Mobilité" (55033031C)

34.01 Benoît Piedboeuf (MR): Les bus communaux effectuent habituellement du transport régulier spécialisé pour compte propre et du transport d'élèves des écoles communales. Les communes rurales sont cependant sollicitées par des associations pour réaliser du transport occasionnel de personnes. Or, le SPF Mobilité interprète restrictivement cette notion de "compte propre" comme celle de "lien réel et permanent", empêchant de prendre en charge tous les transports demandés.

L'interprétation du SPF excède le prescrit du règlement européen et de la loi sur le transport de voyageurs par route. Ce flou juridique ne facilite pas l'utilisation des bus communaux pour améliorer la mobilité des populations rurales mal desservies par le transport public.

Souhaitez-vous limiter l'usage des bus communaux? Souhaitez-vous vous concerter avec vos homologues régionaux et européens sur l'enchevêtrement des législations? Souhaitez-vous que ces bus effectuent des missions notamment culturelles?

34.02 Georges Gilkinet, ministre (en français): Le SPF Mobilité a reçu des plaintes d'autocaristes s'estimant victimes d'une concurrence déloyale de communes qui offrent des services de transport occasionnels avec leurs bus communaux présentés comme du transport pour compte propre.

Afin d'éviter la concurrence déloyale, l'article 5 de la loi de juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route interdit le transport pour compte propre

toch ook worden vergeleken met de maatschappelijke kostprijs van een verkeersongeval met doden of zwaargewonden dat kan worden veroorzaakt door een persoon onder invloed. Van januari tot september 2022 waren er 3.138 alcoholgerelateerde ongevallen, het hoogste cijfer sinds 2016. Jaarlijks zouden wij 115 levens kunnen sparen als niemand onder invloed van alcohol reed. Het alcoholslot is daartoe een betrouwbaar instrument. Elk verkeersslachtoffer is er een te veel.

Het incident is gesloten.

34 Vraag van Benoît Piedboeuf aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De gemeentelijke bussen en de interpretatie van de regels door de FOD Mobiliteit" (55033031C)

34.01 Benoît Piedboeuf (MR): Gemeentelijke bussen worden meestal ingezet voor bijzonder geregeld vervoer voor eigen rekening en vervoer van leerlingen van gemeentescholen. Vanuit bepaalde verenigingen krijgen landelijke gemeenten echter de vraag om occasioneel personenvervoer aan te bieden. De FOD Mobiliteit interpreteert het begrip "eigen rekening" echter restrictief: er moet sprake zijn van een "reële en vaste band", waardoor niet op alle gevraagde vervoersdiensten ingegaan kan worden.

De interpretatie van de FOD gaat verder dan wat voorgeschreven wordt door de Europese verordening en de wet op het personenvervoer over de weg. Die juridische onduidelijkheid is niet bevorderlijk voor het inzetten van gemeentelijke bussen om de mobiliteit te verbeteren van plattelandsbewoners die slecht bediend worden door het openbaar vervoer.

Wilt u de inzet van gemeentelijke bussen beperken? Wilt u met uw gewestelijke en Europese collega's overleg plegen over het kluwen van de regelgeving? Wilt u dat deze bussen voor onder meer culturele opdrachten ingezet worden?

34.02 Minister Georges Gilkinet (Frans): De FOD Mobiliteit heeft klachten ontvangen van autocarbedrijven die vinden dat ze het slachtoffer zijn van oneerlijke concurrentie door gemeenten die met hun gemeentelijke bussen occasionele vervoerdiensten aanbieden onder de noemer van vervoer voor eigen rekening.

Om oneerlijke concurrentie te voorkomen, is het vervoer voor eigen rekening krachtens artikel 5 van de wet van 15 juli 2013 betreffende het

lorsqu'il n'y a pas de lien entre le transporteur et les voyageurs. Ces liens entre les voyageurs et le transporteur doivent être concrets et directs. Le SPF Mobilité n'a pas développé son interprétation; il ne fait qu'appliquer la volonté du législateur.

L'article 5 ne vise que le transport occasionnel national et n'est pas contraire au règlement européen du 21 octobre 2009 qui vise le transport international de voyageurs. Il n'est pas non plus contraire à la réglementation régionale visant d'autres formes de transport.

Je reste ouvert à de nouvelles pistes pouvant contribuer à une meilleure mobilité pour chacun.

Il s'agit ici d'une règle qui vise à éviter la concurrence déloyale, et non une interprétation du SPF Mobilité qui refuserait que des communes utilisent du matériel roulant pour des tiers.

Toute législation peut par ailleurs être modifiée par une autre.

34.03 Benoît Piedboeuf (MR): Certains de mes collègues sont isolés en province de Luxembourg et ne parviennent pas à résoudre le problème de mobilité tel que décrit dans la question.

Je comprends qu'il y a un problème de concurrence déloyale. En revanche, que l'on trouve des solutions pour des enfants lors des déplacements scolaires serait utile. Il n'y a pas toujours de transporteurs à portée et quand ils le sont, leurs prix ne sont pas forcément concurrentiels par rapport à ceux des municipalités.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 55033041C et 55033146C de Mme Buyst et M. Raskin sont reportées.

35 Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'objectif passages à niveau" (55033067C)

35.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Le 17 novembre, la Chambre a adopté un projet de loi modifiant la procédure de suppression de passages à niveau. Le document de base "Objectif passages à niveau" d'Infrabel sera-t-il revu?*

reizigersvervoer over de weg verboden wanneer er geen band is tussen de vervoerder en de reizigers. Die band tussen de reizigers en de vervoerder moet reëel en vast zijn. De FOD Mobiliteit heeft de interpretatie van dat artikel niet uitgebreid, maar geeft enkel uitvoering aan de bedoeling van de wetgever.

Artikel 5 beoogt enkel het nationaal occasioneel vervoer en is niet in strijd met de Europese verordening van 21 oktober 2009, die het internationaal reizigersvervoer beoogt. Het artikel is evenmin in strijd met de gewestelijke regelgeving met betrekking tot andere vormen van vervoer.

Ik blijf openstaan voor nieuwe ideeën die kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit voor iedereen.

Hier gaat het over een regel om oneerlijke concurrentie te vermijden, niet over een interpretatie van de FOD Mobiliteit die zou weigeren dat gemeenten hun bussen gebruiken voor het vervoer van derden.

Alle wetgeving kan overigens door andere wetgeving gewijzigd worden.

34.03 Benoît Piedboeuf (MR): Sommige van mijn collega's zitten in afgelegen gemeenten in de provincie Luxemburg en slagen er niet in een oplossing te vinden voor het mobiliteitsprobleem dat ik in mijn vraag beschreef.

Ik begrijp dat er een probleem is op het vlak van oneerlijke concurrentie. Het zou daarentegen nuttig zijn als er een oplossing kan gevonden worden voor het vervoer van kinderen van en naar school of voor schooluitstappen. Er zijn niet altijd autocarondernemingen in de omgeving en als ze er zijn, zijn hun prijzen niet noodzakelijk concurrerend met die van de gemeenten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 55033041C en 55033146C van mevrouw Buyst en de heer Raskin worden uitgesteld.

35 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het streefbeeld overwegen" (55033067C)

35.01 Pieter De Spiegeleer (VB): *Op 17 november keurde de Kamer een wetsontwerp goed waarbij de procedure voor het afschaffen van overwegen werd gewijzigd. Zal het basisdocument 'Streefbeeld overwegen' van Infrabel nu worden herzien?*

35.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Le document "objectif passages à niveau" est un document de vision à long terme, élaboré avec les communes et les autorités supralocales en vue d'anticiper les problèmes de mobilité et d'espace de demain. Ce document respecte bien entendu la législation. Il ne doit dès lors pas être revu.

L'incident est clos.

36 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le pont de Buda endommagé et les opportunités pour le transport ferroviaire de marchandises" (55033068C)**

36.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *Le ministre nourrit de grandes ambitions pour le transport ferroviaire de marchandises. Un accident de navigation survenu au pont de Buda a coupé l'accès au port de Bruxelles pendant une assez longue période. Le ministre a-t-il reçu des questions portant sur les possibilités offertes par l'infrastructure ferroviaire?*

36.02 **Georges Gilkinet**, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai pas été interrogé à ce sujet. Bien entendu, lors de tels incidents, la SNCB et Infrabel sont toujours prêtes à apporter leur aide là où elles le peuvent.

36.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Cependant, il serait logique d'envisager d'autres modes de transport lors de telles calamités. En effet, il est remarquable que la collision d'une péniche avec un pont ait menacé une grande ville et même une région de connaître une pénurie de carburant à un moment donné.

L'incident est clos.

37 **Question de Pieter De Spiegeleer à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'état d'avancement des travaux de la gare de Denderleeuw" (55033070C)**

37.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *Je souhaiterais prendre le pouls de l'état d'avancement des travaux à la gare de Denderleeuw. Les travaux sur le quai n°1 devaient être achevés fin 2022. Les travaux sur la place même de la gare pourraient commencer au premier trimestre de 2023.*

Le ministre peut-il fournir des précisions sur les travaux prévus en ce qui concerne les échéances qui ont été fixées? Le budget de 27 millions d'euros que la SNCB et Infrabel devaient initialement investir dans la gare de Denderleeuw est-il toujours

35.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Het 'Streefbeeld inzake het afschaffen van overwegen' is een visiedocument op lange termijn dat samen met de gemeenten en bovenlokale overheden werd opgemaakt om te anticiperen op de mobiliteits- en ruimtevragen van morgen. Uiteraard respecteert het de wetgeving. Het moet dan ook niet herzien worden.

Het incident is gesloten.

36 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De kapotte Budabrug en de opportuniteiten voor het goederenspoor" (55033068C)**

36.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *De minister heeft grote ambities voor het goederenvervoer per spoor. Door een scheepvaartongeluk aan de Budabrug werd de toegang tot de haven van Brussel voor geruime tijd afgesneden. Wordt de minister gevraagd naar de mogelijkheden die spoorinfrastructuur zou kunnen bieden?*

36.02 **Minister Georges Gilkinet** (*Nederlands*): Ik werd daar niet over bevraagd. Uiteraard zijn de NMBS en Infrabel bij dergelijke incidenten steeds bereid om te helpen waar het kan.

36.03 **Pieter De Spiegeleer** (VB): Het zou nochtans logisch zijn dat bij dergelijke calamiteiten ook naar andere vervoersmodi wordt gekeken. Het is immers opmerkelijk dat door de aanvaring van een brug een grote stad en zelfs een gewest op een bepaald moment met een brandstoftekort dreigde te kampen.

Het incident is gesloten.

37 **Vraag van Pieter De Spiegeleer aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De stand van zaken betreffende de werken aan het station Denderleeuw" (55033070C)**

37.01 **Pieter De Spiegeleer** (VB): *Graag pols ik naar de stand van zaken van de werken aan het station van Denderleeuw. Eind 2022 zouden de werken aan perron 1 afgerond zijn. In het eerste kwartaal van 2023 zouden dan de werken aan het stationsplein zelf van start kunnen gaan.*

Kan de minister de geplande werken toelichten qua timing? Werkt men nog steeds binnen het budget van 27 miljoen euro dat de NMBS en Infrabel initieel zouden investeren in het station van Denderleeuw?

d'actualité?

37.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): Dans quelques années, la gare de Denderleeuw sera entièrement accessible aux voyageurs. Les quais seront accessibles via des ascenseurs et des escalators rénovés. En parallèle, Denderleeuw travaille à la rénovation complète des abords de la gare. Au printemps 2023, le quai 1 aura été rénové et sera mis en service. L'objet est de finaliser un quai par an jusqu'en 2026. Les travaux relatifs aux tunnels respectent également le planning avec une fin prévue en 2026. La fin des travaux relatifs au nouveau bloc sanitaire et à l'aménagement de l'espace de concession est prévue ce printemps. La SNCB investit beaucoup dans la sécurité, et les mesures nécessaires sont prises en tenant compte de la situation locale. Le budget total des travaux est proportionnel aux augmentations de prix et à l'indexation depuis 2022. Pour la période 2023-2032, le budget prévu est de 18,2 millions d'euros pour la SNCB et de 9,7 millions d'euros pour Infrabel.

37.03 Pieter De Spiegeleer (VB): La gare de Denderleeuw est connue pour sa grande insécurité. Que pourrait-on prévoir notamment en matière de vidéosurveillance dans le cadre de ces travaux d'amélioration? Je reviendrai vers vous avec une question plus précise.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55033141C de Mme Bonaventure est transformée en question écrite.

38 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'audit chez Vias (question de suivi)" (55033177C)

38.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *L'audit sur le fonctionnement de Vias a été mis en suspens il y a quelque temps.*

Quand le rapport sera-t-il disponible? Le ministre peut-il donner plus d'explications sur les accords entre le SPF Mobilité et Vias? Quels indicateurs clés de performance sont-ils déterminants? Comment est fixée la rémunération de Vias pour le travail effectué?

38.02 Georges Gilkinet, ministre (*en néerlandais*): J'ai demandé au SPF Mobilité de conclure l'audit rapidement. J'espère obtenir un premier rapport intermédiaire d'ici la fin du mois. Dès que l'audit sera terminé, j'en informerai la commission.

37.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Het station van Denderleeuw wordt over enkele jaren integraal toegankelijk voor de reizigers. Men zal de perrons kunnen bereiken via liften en vernieuwde roltrappen en parallel werkt Denderleeuw aan de volledige vernieuwing van de stationsomgeving. In het voorjaar van 2023 wordt het vernieuwde perron 1 in gebruik genomen. Tot 2026 is het de bedoeling om elk jaar een perron af te werken. Ook de werken aan de tunnels volgen de planning tot 2026. Het einde van de werkzaamheden aan het nieuwe sanitaire blok en de inrichting van de concessieruimte is gepland voor dit voorjaar. De NMBS investeert veel in veiligheid en desgevallend worden maatregelen genomen op maat van de lokale situatie. Het totale budget voor de werkzaamheden is in verhouding met de prijsstijgingen en de indexering sinds 2022. Voor 2023-2032 is 18,2 miljoen euro gepland bij de NMBS en 9,7 miljoen euro bij Infrabel.

37.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Het station van Denderleeuw is gekend om zijn grote onveiligheid. Welke camerabewaking en dergelijke is er mogelijk in het kader van deze verbeteringswerken? Dat zal ik opnieuw bevragen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55033141C van mevrouw Bonaventure wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

38 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De audit bij Vias (vervolgvraag)" (55033177C)

38.01 Jef Van den Bergh (cd&v): *De audit naar de werking van Vias werd enige tijd on hold gezet.*

Wanneer zal het rapport er zijn? Kan de minister meer duiding geven bij de overeenkomst tussen de FOD Mobiliteit en Vias? Welke Key Performance Indicators (KPI's) zijn bepalend? Hoe wordt de vergoeding van Vias voor het geleverde werk bepaald?

38.02 Minister Georges Gilkinet (*Nederlands*): Ik heb de FOD Mobiliteit gevraagd de audit snel af te sluiten. Eind deze maand wil ik een eerste tussentijds verslag krijgen. Zodra de audit is afgerond, breng ik de commissie op de hoogte.

La convention de subvention avec Vias contient un certain nombre de tâches essentielles. Les indicateurs clés de performance (ICP) liés aux résultats à fournir sont inclus dans la convention, ainsi que les modalités de collaboration, de rapportage et de communication. La convention contient également le programme de travail pour l'année en cours. Elle couvre aussi bien les projets à long terme, comme les mesures comportementales, que les études sur les tendances, comme les trotinettes électriques. Les ICP et le programme de travail sont convenus sur une base trimestrielle. À la fin de l'année, nous vérifierons si Vias a atteint les objectifs fixés.

À l'avenir, je souhaite que la Commission Fédérale Sécurité Routière joue un rôle dans l'élaboration des programmes de recherche. La subvention est payée en deux tranches. Le solde est versé après la remise d'un rapport annuel financier et de fond. Seuls les montants pour lesquels une justification est fournie seront payés.

L'incident est clos.

39 Question de Jef Van den Bergh à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les règles exactes de la formation d'une bande de secours" (55033179C)

39.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Lorsqu'on instaure une règle de circulation et qu'on souhaite qu'elle soit respectée, il arrive qu'il faille assouplir l'interprétation d'une autre règle. Lors de la formation d'une bande de secours, il peut arriver que des conducteurs fassent un écart trop important et donc franchissent la ligne blanche continue, à gauche ou à droite de la bande d'arrêt d'urgence, afin de libérer suffisamment de place pour les services de secours désireux d'emprunter les bandes de secours. Des procès-verbaux ont déjà été dressés pour de tels faits. Quelle est l'interprétation du ministre?

39.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Pour les délais d'intervention des services de secours, je renvoie à la ministre de l'Intérieur.

En cas de modification du Code de la route, une communication est toujours envoyée à toutes les parties prenantes. Une liste de questions et réponses concernant la bande de secours a été publiée sur le site du SPF Mobilité.

La sensibilisation est une compétence des régions. En Flandre, un panneau d'information a été conçu afin d'attirer l'attention des conducteurs sur

De subsidieovereenkomst met Vias bevat een aantal kernopdrachten. De KPI's van de te leveren resultaten zijn in de overeenkomst opgenomen, evenals de wijze waarop samengewerkt, gerapporteerd en gecommuniceerd moet worden. De overeenkomst bevat ook het werkprogramma voor het lopende jaar. Het gaat zowel over langlopende projecten, zoals gedragsmetingen, als over onderzoeken naar trends, zoals de e-steps. De KPI's en het werkprogramma worden op trimestriële basis besproken. Aan het einde van het jaar wordt bekeken of Vias de doelstellingen heeft behaald.

In de toekomst wil ik de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid een rol laten spelen bij het opstellen van de onderzoeksprogramma's. De subsidie wordt in twee schijven uitbetaald. Het saldo wordt betaald na het opleveren van een inhoudelijk en financieel jaarrapport. Enkel bedragen waarvoor een verantwoording wordt gegeven, worden uitbetaald.

Het incident is gesloten.

39 Vraag van Jef Van den Bergh aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De exacte regels bij het vormen van de reddingsstrook" (55033179C)

39.01 Jef Van den Bergh (cd&v): Als er een verkeersregel wordt ingevoerd en men wil die regel naleven, dan gebeurt het al eens dat men een andere regel wat flexibeler moet kunnen interpreteren. Bij het vormen van een reddingsstrook kan het gebeuren dat chauffeurs, om voldoende plaats te geven aan de hulpdiensten die van de reddingsstroken willen gebruikmaken, te ver uitwijken en aldus de volle witte lijn, links of rechts op de pechstrook, overschrijden. Daarvoor werden al pv's opgesteld. Wat is de interpretatie van de minister?

39.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Voor de aanrijtijden van de hulpdiensten verwijs ik naar de minister van Binnenlandse Zaken.

Bij een wijziging in het verkeersreglement gebeurt er steeds een mailing naar alle belanghebbenden. Op de website van de FOD Mobiliteit werd een lijst met de FAQ's over de reddingsstrook geplaatst.

Bewustmaking is een bevoegdheid van de gewesten. In Vlaanderen heeft men een informatiebord ontworpen om de bestuurders te

l'obligation de former un couloir de sécurité.

wijzen op de verplichting een reddingsstrook te vormen.

Pour les questions relatives aux procès-verbaux et aux amendes routières, je renvoie vers la ministre de l'Intérieur et le ministre de la Justice.

Voor vragen over pv's en verkeersboetes verwijs ik naar de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie.

Il n'est pas question que les conducteurs franchissent une ligne blanche continue lorsqu'ils forment un couloir de sécurité, tout comme il n'est pas non plus question qu'ils dépassent de plusieurs mètres un feu rouge pour céder le passage à un véhicule prioritaire. Cependant, dans un cas de force majeure ou un état d'urgence, il n'y a parfois tout simplement pas moyen de faire autrement. Je serai très étonné que des conducteurs se trouvant dans une telle situation soient effectivement sanctionnés. Le principe de la force majeure et de l'état d'urgence est préférable à l'adaptation de la réglementation.

Het is niet de bedoeling dat bestuurders bij het vormen van de reddingsstrook een volle witte lijn overschrijden, net zoals het niet de bedoeling is dat bestuurders het rode verkeerslicht een aantal meter voorbijrijden om doorgang te verlenen aan een prioritaair voertuig. Doch soms, in een situatie van overmacht of een noodtoestand, kan het nu eenmaal niet anders. Het zou me zeer verbazen dat bestuurders die in deze situatie verkeren, daarvoor daadwerkelijk bestraft worden. Het principe van overmacht of van noodtoestand valt te verkiezen boven een aanpassing van de reglementering.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 55033180C et 55033183C de Mme Zanchetta, et n^{os} 55033186C, 55033189C, 55033190C, 55033191C et 55033193C de Mme Verhaert sont reportées.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55033180C en 55033183C van mevrouw Zanchetta, 55033186C, 55033189C, 55033190C, 55033191C en 55033204C van mevrouw Verhaert en 55033212C van mevrouw Van Hoof worden uitgesteld.

40 Question de Maria Vindevoghel à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Les escales pour ravitaillement en carburant à Brussels Airport" (55033204C)

40 Vraag van Maria Vindevoghel aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Tankstops in Brussels Airport" (55033204C)

40.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Lorsque la piste de décollage de l'aéroport de Deurne est mouillée, certains avions doivent se ravitailler à Zaventem. C'est tout de même absurde!

40.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Als de startbaan in de luchthaven van Deurne nat is, moeten sommige vluchten bijtanken in Zaventem. Dat is toch absurd!

Combien d'avions étaient-ils concernés en 2022? Les aéroports régionaux pour le transport aérien de passagers sont-ils vraiment nécessaires?

Over hoeveel vliegtuigen ging het in 2022? Zijn regionale passagiersluchthavens eigenlijk wel nodig?

40.02 Georges Gilkinet, ministre (en néerlandais): Skeyes communique qu'en 2022, huit vols commerciaux en provenance d'aéroports régionaux ont fait une escale technique à Brussels Airport. Il ne s'agissait pas uniquement d'un ravitaillement en carburant.

40.02 Minister Georges Gilkinet (Nederlands): Skeyes laat weten dat er in 2022 acht commerciële vluchten vanuit regionale luchthavens een technische tussenlanding maakten op Brussels Airport. Dat ging niet alleen over bijtanken.

J'estime que de tels "sauts de puce" ne se justifient pas. Tout vol de courte distance est excessif.

Dergelijke korte vluchten zijn volgens mij niet te verantwoorden. Elke korte vlucht is er een te veel.

Les aéroports régionaux relèvent de la compétence des régions. J'ai un avis en la matière, mais il ne sert à rien de le formuler dans ce cadre.

Regionale luchthavens zijn een regionale bevoegdheid. Ik heb hierover een mening, maar het heeft geen zin om die hier te ventileren.

40.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): De tels

40.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Dergelijke

vols sont totalement absurdes, surtout au regard des subsides considérables que la Flandre octroie à ses aéroports régionaux.

vluchten zijn totaal absurd, zeker in het licht van de enorme subsidies die Vlaanderen aan zijn regionale luchthavens geeft.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 41.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.41 uur.